

LES « GILETS JAUNES » : RÉVÉLATEUR FLUORESCENT DES FRACTURES FRANÇAISES

Jérôme Fourquet, Sylvain Manternach

05/12/2018

Qui soutient le mouvement des « gilets jaunes » ? Quelles sont les bases politiques, sociologiques et territoriales d'un mouvement dont la mobilisation contre les 80 km/h sur les routes secondaires semble avoir été le signe avant-coureur ? Jérôme Fourquet et Sylvain Manternach dessinent pour la Fondation la France des gilets jaunes, qui se considère comme perdante. En filigrane, ils nous montrent que, pour réussir collectivement la transition énergétique, il s'agira de proposer à cette France-là des alternatives ou des compensations, et non d'abandonner ses habitants à leur sort.

La mobilisation contre les 80 km/h : un signe avant-coureur du mouvement des « gilets jaunes »

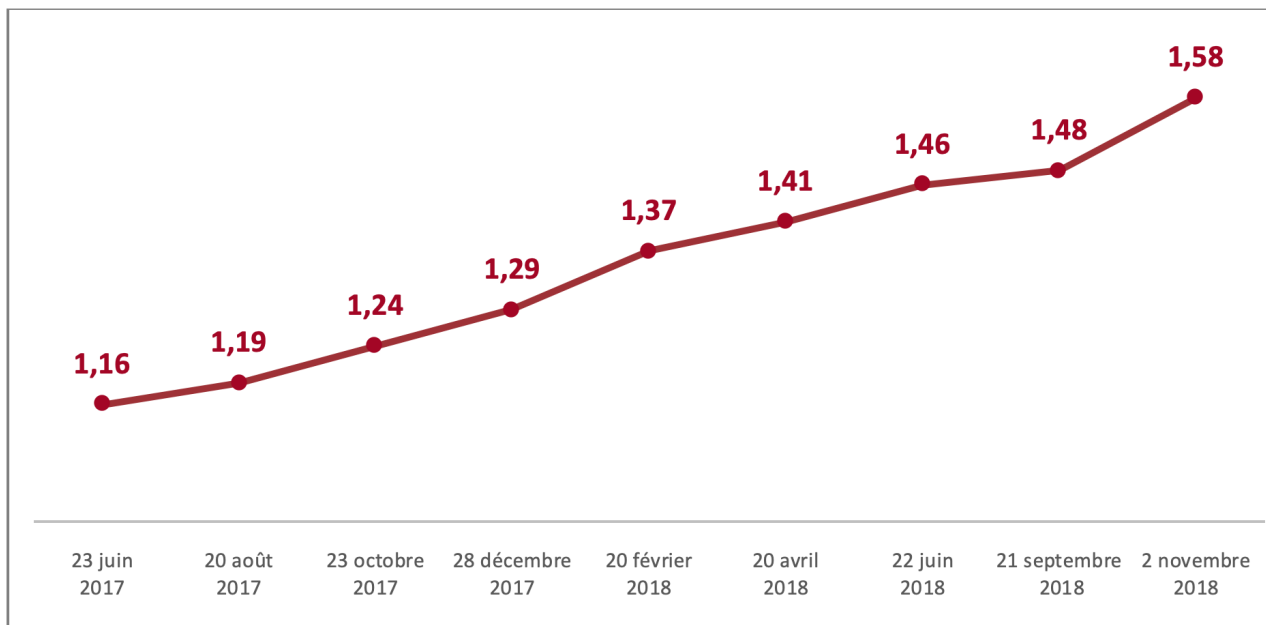
Dès qu'a été annoncé le projet d'abaisser de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes secondaires, cette mesure a suscité un fort rejet. En janvier 2018, un premier sondage indiquait que 71% des Français y étaient opposés, près d'une personne sur deux y étant totalement opposée (46%). Assez 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, 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

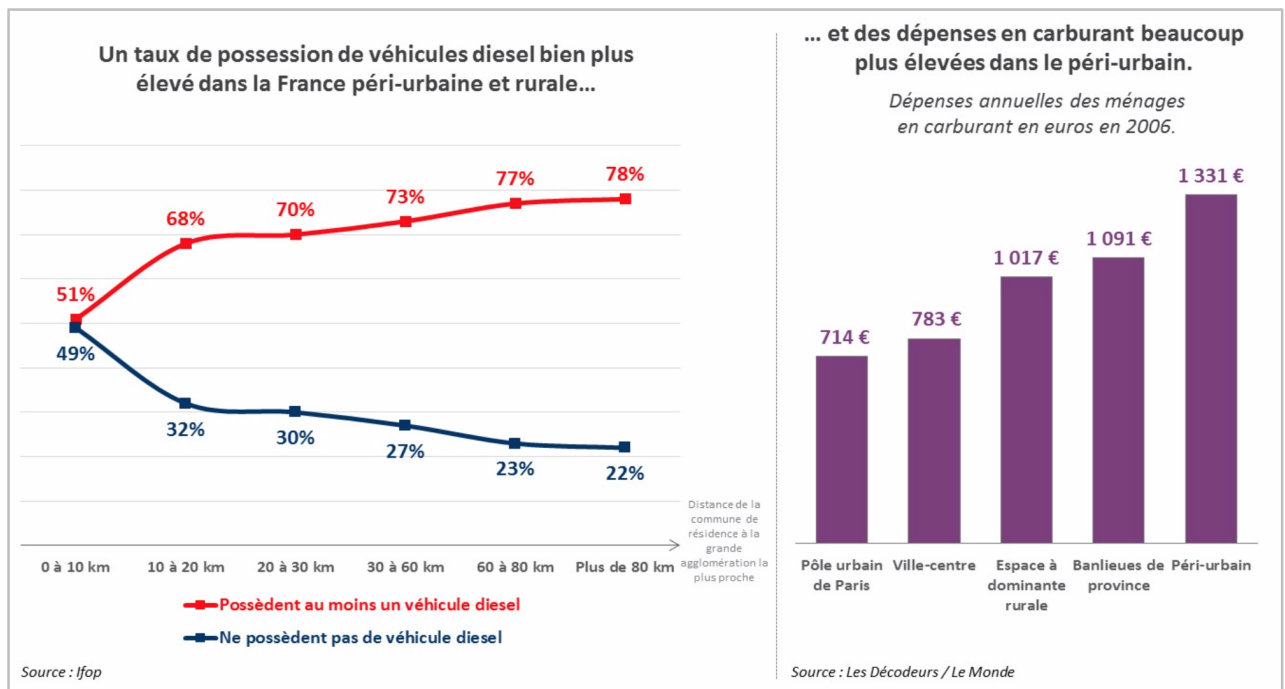
d'associations comme 40 millions d'automobilistes ou la Fédération française des motards en colère (FFMC), qui, à elle seule, a mené à plus de deux cent cinquante actions sur le territoire durant les mois précédant l'entrée en vigueur de cette mesure. Rien que le week-end des 14 et 15 avril 2018, près 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 s'est exprimée 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, ainsi que des répertoires d'actions communs 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 de 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 ces slogans aperçus dans la manifestation des motards à Paris le 30 juin : « 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 comme 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 s'est également 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.

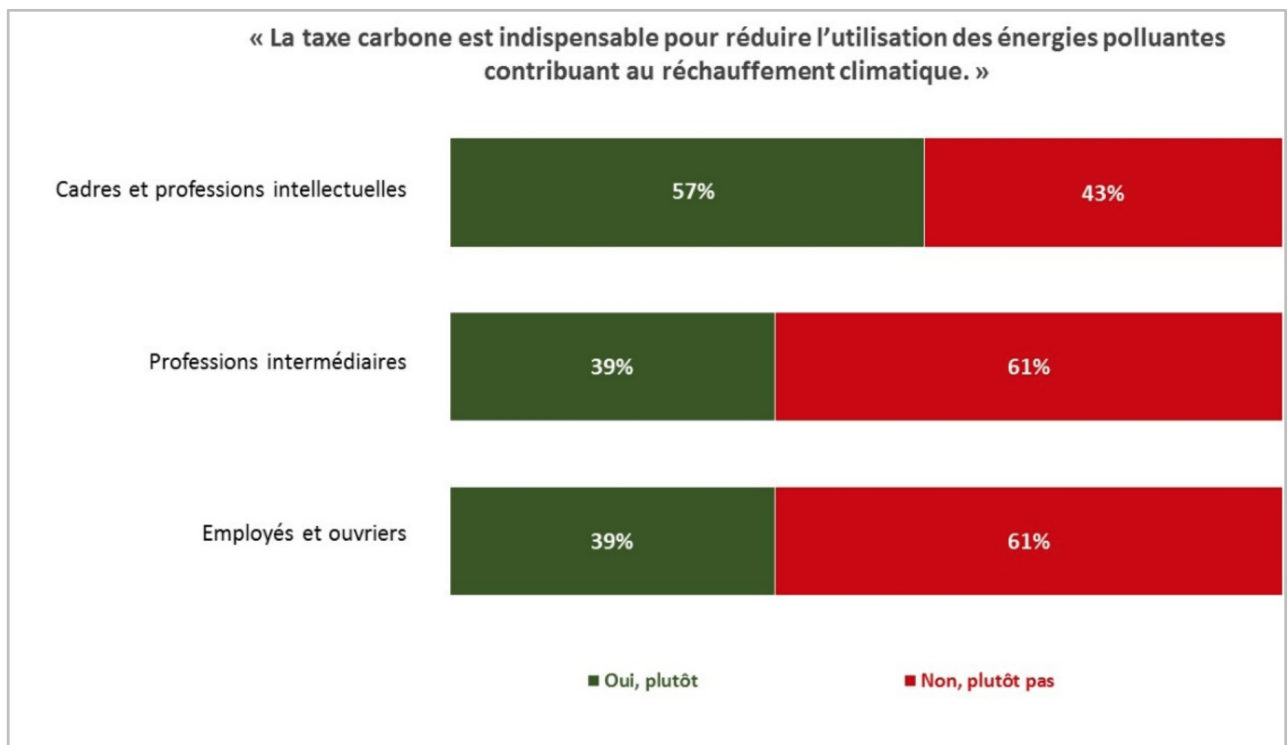
Juin 2017-novembre 2018 : une très forte augmentation du prix du diesel (en euros par litre)



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 qu'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.



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 allait être mécaniquement beaucoup plus rude dans ces milieux, nettement plus dépendants de la voiture pour se rendre au travail et accomplir les trajets quotidiens, beaucoup plus souvent équipés de véhicules diesel et pour lesquels le coût d'un changement de voiture peut se révéler hors de portée malgré les aides publiques disponibles. On rappellera qu'à l'automne 2009, quand il s'était déjà agi d'augmenter la fiscalité sur les carburants pour des raisons environnementales avec la mise en place de la taxe carbone, les milieux populaires s'étaient déjà montrés opposés à près de 60%, alors que les cadres et les professions intellectuelles, aux revenus plus élevés et résidant davantage dans le cœur des grandes agglomérations, y étaient majoritairement favorables.

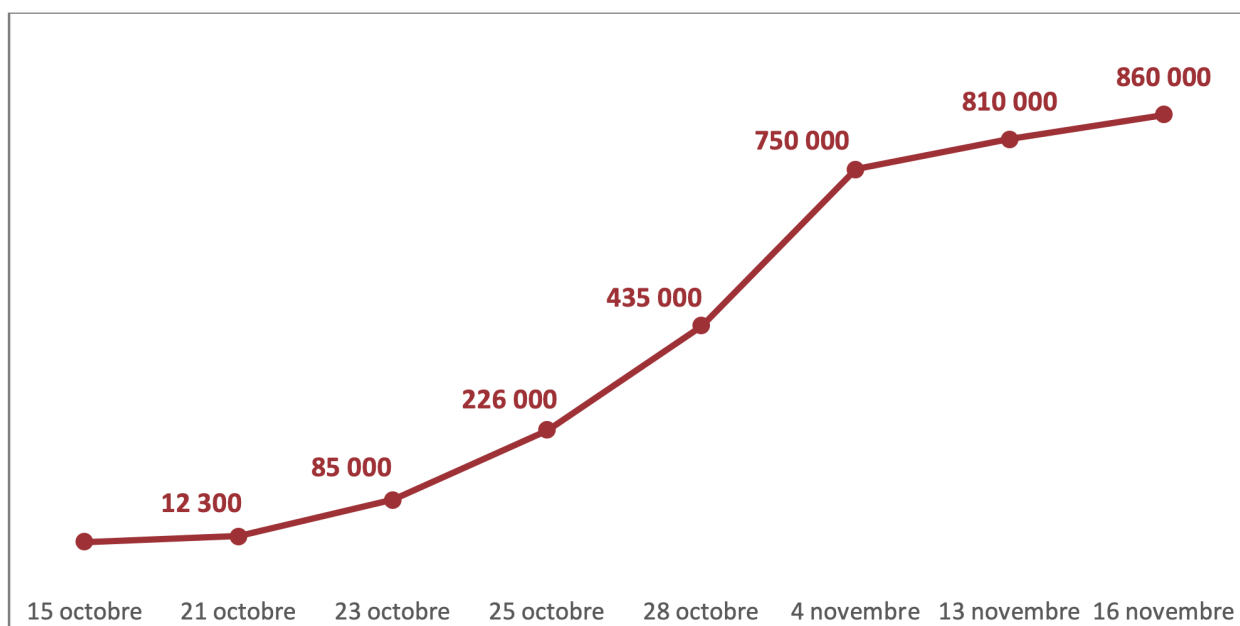


C'est dans ce contexte hautement inflammable qu'est intervenue l'annonce gouvernementale de la hausse des taxes sur les carburants et en particulier sur le diesel. Signe de l'extrême sensibilité de l'opinion à ce sujet, la hausse des carburants se classait en tête des conversations des Français en novembre 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. 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, comme d'autres avant lui, a sans doute sous-estimé cet axiome de base. 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 pesant dessus, et le gouvernement est également confronté à une puissante vague de contestation qu'il n'avait pas vue venir.

Mise en ligne le 15 octobre, la pétition de Priscillia Ludosky, citoyenne ordinaire, a ainsi atteint

226 000 signatures en l'espace de dix jours. Le phénomène s'est ensuite s'emballé pour dépasser les 860 000 signatures à la veille de la journée d'action du 17 novembre. C'est dans cette effervescence qu'a émergé le mouvement des « gilets jaunes », avec comme mode d'action le blocage des axes routiers.

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



Les ressorts du soutien au mouvement des « gilets jaunes »

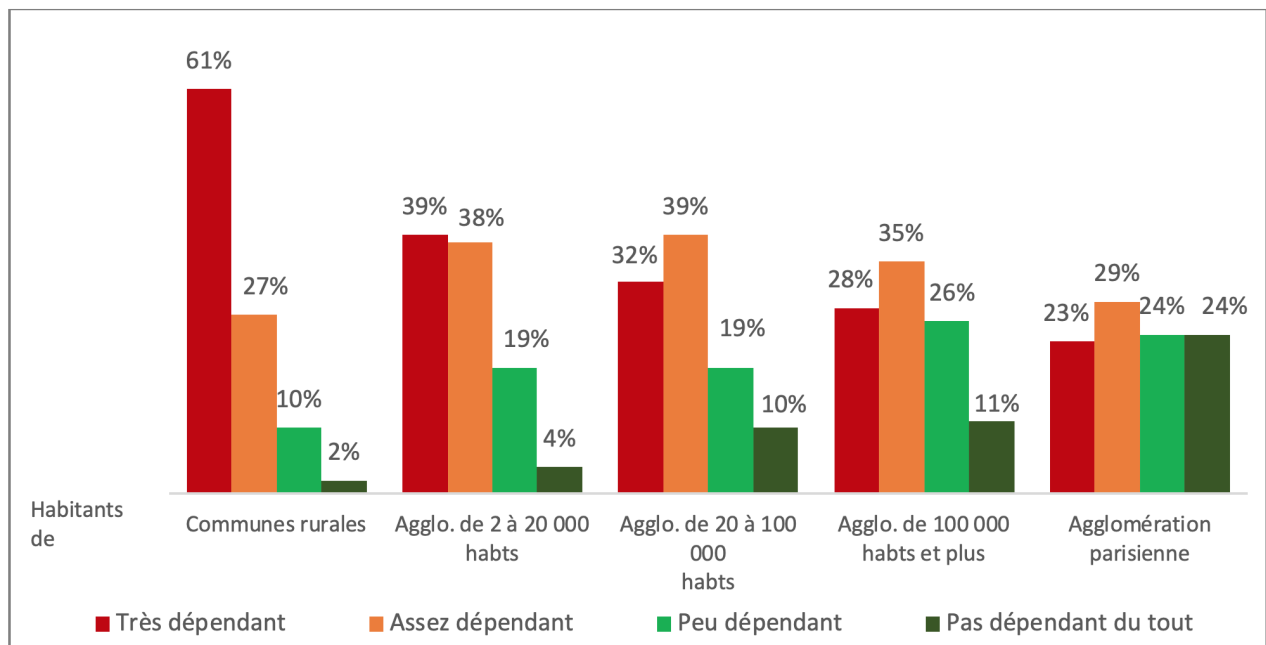
Cet appel au blocage a rencontré la bienveillance et l'approbation de la population. À quelques jours de la mobilisation, une enquête révélait que 47% des Français soutenaient le mouvement et 22% éprouvaient de la sympathie sans pour autant le soutenir. 16% se disaient indifférents et seulement 15% y étaient hostiles ou opposés.

Les publics les plus dépendants de la voiture, particulièrement sensibles à la colère des « gilets jaunes »

Quand on analyse les résultats de ce sondage dans le détail, il apparaît que le soutien est tout d'abord clairement indexé sur le degré de dépendance à la voiture dans la vie quotidienne. Parmi les sondés qui se disent très dépendants de la voiture, le taux de soutien atteint 59% et il est de 49% parmi ceux qui sont assez dépendants. Mais il est beaucoup plus faible chez les personnes qui sont

peu ou pas dépendantes de la voiture au quotidien : seulement 32% de soutien dans cette partie de la population. Même si le mouvement a progressivement évolué vers un discours dénonçant le matraquage fiscal tous azimuts, ses soutiens se sont d'abord recrutés auprès des Français pour qui la voiture demeure indispensable et qui sont donc les plus exposés à la hausse des prix des carburants. Comme le montre le graphique suivant, ce public est d'abord présent dans les zones rurales et les petites villes.

Le degré de dépendance à la voiture dans sa vie quotidienne en fonction de la zone de résidence



Fins de mois difficiles *versus* fin du monde ou quand la transition écologique réactive le clivage de classe

Hormis cette forte dépendance à la voiture qui est conditionnée par le lieu de résidence (57% de soutien aux « gilets jaunes » parmi les ruraux contre seulement 35% au sein de l'agglomération parisienne), la géographie des blocages du 17 novembre faisant clairement apparaître, comme on va le voir, la France de l'étalement urbain et de la ruralité, le soutien au mouvement des « gilets jaunes » a revêtu une très nette coloration sociale. L'idée selon laquelle la hausse des prix des carburants a été « la goutte d'eau qui a fait déborder le vase » est revenue en boucle dans les propos des manifestants interrogés par les médias. Tous ont fait part de leur ras-le-bol face à une

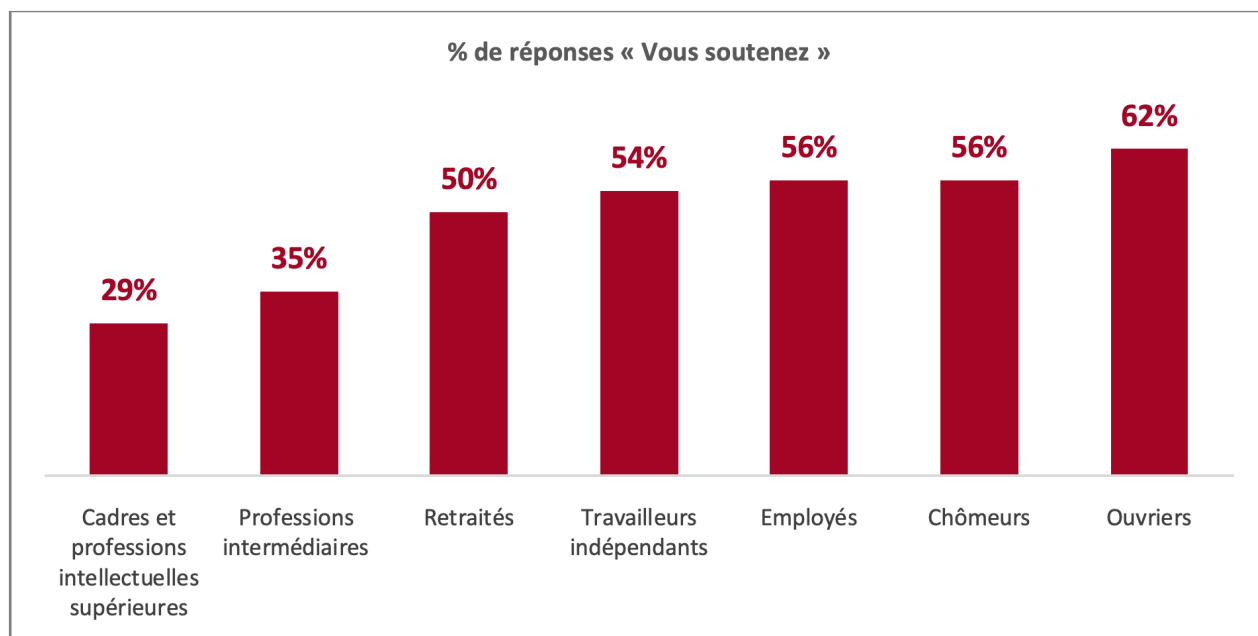
dégradation de leurs conditions de vie. La France qui s'est mobilisée ou qui a soutenu ce mouvement est celle des fins de mois difficiles. Ce sont ces Français qui ne parviennent pas ou tout juste à boucler leur budget du fait des dépenses contraintes (loyer, assurance, chauffage...) qui ne cessent d'augmenter. Dans les propos des « gilets jaunes » interviewés dans les reportages revenait souvent l'idée « qu'une fois qu'on avait payé le loyer, les courses et l'essence, il ne restait plus rien ». Alors qu'il y a quelques années, ces personnes pouvaient s'octroyer quelques sorties ou distractions, ces « petits extras » semblent pour beaucoup aujourd'hui hors de portée. Ce n'est d'ailleurs sans doute pas un hasard si des « gilets jaunes » ont organisé une opération coup de poing à Disneyland Paris le 18 novembre, permettant à de nombreux visiteurs d'accéder gratuitement à ce parc d'attractions très populaire. Pour ces personnes qui travaillent, l'absence de marges de manœuvre sur le budget du ménage est difficilement supportable. Elle est également source d'angoisse et symptôme d'un déclassement, car la possibilité de sortir au cinéma ou d'emmener ses enfants au restaurant une fois de temps en temps est un marqueur statutaire d'appartenance au corps central de la société française. Le fait de devoir renoncer à ces « petits plaisirs » revêt une forte dimension symbolique : elle vient signifier à ces publics qu'ils sont en train de glisser progressivement en dehors de la vaste classe moyenne. Alors même que nombreux sont ceux qui travaillent, le statut de salarié devant normalement à leurs yeux garantir leur appartenance à la petite classe moyenne, beaucoup se sentent embarqués dans le « descenseur social », qui les entraîne selon eux inexorablement vers le monde des « pauvres » et des « assistés ».

Pour bien comprendre ce qui se joue ici, il faut prendre au pied de la lettre l'expression « pouvoir d'achat ». Littéralement, ce terme désigne le « pouvoir » que l'on a d'acheter des biens ou des services. Dans une société de consommation comme la nôtre, jouir de ce pouvoir est le critère sur lequel se fonde la distinction entre les citoyens-consommateurs actifs et les marges de la société qui n'ont pas cette capacité. Pour les membres de la classe moyenne inférieure et des catégories populaires, l'augmentation des dépenses contraintes et de la pression fiscale ne vient pas seulement progressivement rogner leur pouvoir d'achat, elle remet également en cause leur statut de membres actifs au sein de la société. Si « une fois qu'on a tout payé, il ne nous reste rien à la fin du mois », alors on n'est plus véritablement « sujet » et l'on ne maîtrise plus souverainement sa vie.

Pour ces membres des classes moyennes et populaires, l'augmentation des prix à la pompe (à laquelle ils se rendent régulièrement) constitue l'illustration la plus criante de cette hausse subie des dépenses contraintes. Elle est d'autant moins supportable que beaucoup de ces Français perçoivent la pompe à essence 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 doivent rouler beaucoup et qui ont des revenus contraints, cette ponction fiscale est très douloureuse. Il n'est dès

lors pas étonnant de constater un très net clivage de classe concernant l'attitude à l'égard de cette mobilisation des « gilets jaunes ».

Le soutien aux « gilets jaunes » fait apparaître un très net clivage de classe



Ainsi, ce sont les ouvriers, les chômeurs et les employés qui ont affiché le plus fort taux de soutien aux « gilets jaunes », suivis de près par les travailleurs indépendants (parmi lesquels on compte de très nombreux artisans qui effectuent d'importants trajets et qui constituent une catégorie traditionnellement hostile aux charges et aux taxes) et les retraités, vaste catégorie au sein de laquelle le taux de soutien est majoritaire. Le soutien est nettement plus modéré dans les professions intermédiaires (terme qui désigne dans la nomenclature de l'Insee le cœur de la classe moyenne) et devient très minoritaire parmi les cadres et les professions intellectuelles supérieures.

Symétriquement, c'est dans ces milieux que l'indifférence à ce mouvement (23% contre 16% dans l'ensemble de la population) a été la plus élevée, tout comme l'opposition et l'hostilité (25% contre 15% dans l'ensemble de la population). Parmi les signataires de pétitions s'opposant à ce mouvement ou ceux qui ont critiqué les « gilets jaunes » sur les réseaux sociaux, les CSP+ étaient nettement surreprésentées. N'étant pas exposées à une insécurité économique chronique et résidant la plupart du temps dans de grandes agglomérations dans lesquelles les transports en commun rendent la dépendance à l'automobile beaucoup moins aiguë, ces catégories ont développé une empathie toute relative à l'égard de cette mobilisation. Elles sont en revanche culturellement et géographiquement nettement plus sensibles à la problématique de la pollution

atmosphérique et du réchauffement climatique, ce qui a pu amener une partie de leurs membres à fustiger l'irresponsabilité et l'étroitesse de vue de ceux qui s'opposaient à la hausse de la fiscalité environnementale sur les carburants.

Ce sujet des « gilets jaunes » s'opposant à la hausse de la fiscalité environnementale met aux prises deux visions du monde sous-tendues par deux situations socioéconomiques différentes. Un récent sondage de l'Ifop pour *Le Journal du dimanche* rend bien compte de la réactivation du clivage de classe à propos de la hiérarchie des priorités à fixer pour l'action publique. 62% des Français estiment que, dans les prochaines années, il faut donner la priorité au pouvoir d'achat quitte à aller moins rapidement sur la transition énergétique, quand 33% sont d'un avis contraire. Les cadres et les professions intellectuelles supérieures sont les seuls à opter majoritairement (56%) pour la priorité à la transition énergétique alors que les catégories populaires plébiscitent massivement la priorité accordée au pouvoir d'achat à 71% (contre 41% parmi les cadres). Ces derniers, non soumis aux affres des fins de mois difficiles, concentrent leur inquiétude sur un défi un peu plus éloigné : le réchauffement climatique.

Comme le montre le tableau suivant, ce clivage cadres et classes moyennes versus catégories populaires s'est même exacerbé à mesure que le mouvement se poursuivait. Alors que le soutien, déjà plus faible, perdait autour de 20 points parmi les cadres et les classes moyennes, il est resté intact et très majoritaire chez les employés et les ouvriers. Il existe désormais un fossé béant de 40 points entre cadres et ouvriers à propos du soutien à ce mouvement. Ce fossé sociologique majeur entre en résonance avec les récents propos du chef de l'État, reconnaissant qu'il n'est pas parvenu à réconcilier les Français avec leurs dirigeants.

L'évolution du soutien au mouvement des « gilets jaunes » dans les différentes catégories de la population

	6-7 novembre	13-14 novembre	20-21 novembre	Évolution
Ensemble des Français	51%	47%	42%	-9 points
Cadres et professions intellectuelles	38%	29%	20%	-18 points
Professions intermédiaires	51%	35%	30%	-21 points

	6-7 novembre	13-14 novembre	20-21 novembre	Évolution
Employés	57%	56%	56%	-1 point
Ouvriers	60%	62%	61%	+1 point

Une attitude à l'égard du mouvement très polarisée politiquement

Parallèlement à ce très net clivage de classe, le soutien aux « gilets jaunes » est également fortement polarisé politiquement. Cette grogne sociale s'accompagne en effet d'une protestation politique. Les électeurs de Marine Le Pen (68%) et de Nicolas Dupont-Aignan (65%) apparaissent comme les plus en pointe dans le soutien à ce mouvement. La dénonciation du matraquage fiscal et la défense des automobilistes sont des thématiques travaillées depuis longtemps par ces partis, qui ont lancé plusieurs campagnes contre le « racket » des automobilistes exercé par exemple au travers des radars automatiques, des péages autoroutiers ou, plus récemment, des 80 km/h. Plus globalement, la rhétorique antiétatiste et antifiscale (sur la banderole déployée en tête de cortège sur les Champs-Élysées était inscrit : « L'État tue le peuple ») n'est pas sans rappeler le discours d'un Pierre Poujade. De la même façon, l'appel « à marcher sur l'Élysée » nous renvoie aux mots d'ordre du boulangisme ou des ligues de l'entre-deux-guerres, même si le répertoire d'action est beaucoup moins violent qu'à l'époque. L'idée n'est pas ici d'effectuer un amalgame car les contextes historiques sont très différents et le soutien aux « gilets jaunes » a été très divers politiquement. Pour autant, la « grammaire » de ce mouvement le rend plus proche de cette famille politique que d'autres.

L'électorat de Jean-Luc Mélenchon se distingue ainsi par un niveau de soutien non négligeable (45%), mais moins puissant que celui apporté par la droite radicale. Bien que travaillant sans relâche à la convergence des luttes depuis le début de ce quinquennat, le leader des Insoumis tout comme la direction de la CGT ont pris leurs distances au début de ce mouvement car, du fait de leur culture historique et politique, ils ont vite perçu que cette colère, même émanant de la base, n'empruntait pas leur vocabulaire et se référait à une grille de lecture assez éloignée de la leur. L'impôt, permettant de financer les services publics et de réduire les inégalités de richesse, apparaît comme pleinement légitime dans la culture de gauche. Il a beaucoup moins bonne presse à droite, ce qui explique qu'en dépit du faible goût de l'électorat de droite traditionnel pour la

« chienlit », 42% des électeurs de François Fillon (soit quasiment la même proportion que parmi les Insoumis) soutenaient les « gilets jaunes ». Le caractère légaliste et légitimiste du sage électorat filloniste a été manifestement en partie contrebalancé par l'exaspération vis-à-vis du « matraquage fiscal ». Dans ce public, la forte présence de retraités (un électeur de François Fillon sur deux était retraité), soumis à la hausse de la CSG mais aussi d'indépendants, toujours sensibles au poids des charges et des taxes, explique sans doute ce positionnement.

Les électeurs de Benoît Hamon et d'Emmanuel Macron partagent, quant à eux, deux caractéristiques les rendant beaucoup moins sensibles à ce mouvement (respectivement 28% et 29% de soutien seulement). Comme les électeurs de droite, ils sont légalistes et ils se méfient des accès de colère qui peuvent déboucher sur du désordre et des violences. Par ailleurs, pour eux, comme dans la culture de gauche, l'impôt est légitime et sa contestation s'apparente à leurs yeux à du populisme grossier.

Géographie d'une jacquerie jaune fluo

Samedi 17 novembre 2018, près de 2 000 points de blocage ont été recensés par le ministère de l'Intérieur. Ces points étaient répartis sur 700 communes. Hormis sa genèse sur les réseaux sociaux et le fait qu'il a émergé totalement en marge des organisations partisans et syndicales, la très grande diffusion territoriale de cette contestation constitue l'une des principales spécificités de ce mouvement. Plus que lors de mouvements sociaux traditionnels, le décompte du nombre de participants à cette mobilisation des « gilets jaunes » est approximatif compte tenu de la nature des actions (barrages filtrants par des piétons, cortèges d'automobilistes et de motards, manifestations classiques...). Dès lors, le nombre de points de blocage recensés et de communes concernées constitue un indicateur plus objectif de l'ampleur qu'a revêtue ce mouvement et la carte des points de rassemblement que nous avons dressée illustre la mobilisation d'une France périphérique.

Les « gilets jaunes » ou la colère de la France périphérique





La France de l'étalement urbain et de la ruralité

Pour autant, tout le pays n'a pas été touché de manière uniforme. La géographie de cette mobilisation semble avoir été structurée selon deux paramètres principaux. Il s'agit d'une part, en cohérence avec l'élément déclencheur de cette fronde qui a été la hausse des prix des carburants, du rapport qu'entretiennent les territoires avec la voiture. On constate une forte densité de points de rassemblement dans la grande périphérie des principales métropoles, zones dans lesquelles

résident de nombreux « pendulaires ». Autour de Paris, c'est le cas en Seine-et-Marne, un des berceaux du mouvement, et dans la vallée de la Seine. On retrouve le même phénomène dans la grande couronne lyonnaise, avec une forte mobilisation dans le Rhône, mais également dans le nord de l'Isère ou dans le sud de l'Ain. La configuration est la même dans un rayon de 30 à 40 kilomètres de Bordeaux. Parallèlement au processus d'étalement urbain (dont les ronds-points et les zones commerciales constituent des symboles qui ont justement été investis par les « gilets jaunes ») se dessinent également sur la carte les grands axes de circulation : vallée du Rhône, de la Garonne, de la Seine et une partie de celle de la Loire, ainsi que les littoraux héraultais et varois. Ces espaces sont à la fois densément peuplés (facteur permettant une meilleure mobilisation) et le cadre d'une intense circulation, d'où l'extrême sensibilité à la question du prix des carburants.

Les habitants des zones rurales excentrées subissent eux aussi de plein fouet l'augmentation des prix à la pompe, d'où des actions dans des villages et de petites villes peu habitués aux mobilisations syndicales, comme l'illustre le cas de la Sarthe avec des points de rassemblement à Lombron, Saint-Calais, Montmirail ou bien encore Noyen-sur-Sarthe. La ventilation selon le critère du nombre d'habitants des 700 communes dans lesquelles un point de rassemblement a été recensé confirme la nette prévalence de la France des villages et des petites villes.

La répartition selon leur taille des communes ayant compté au moins un point de rassemblement

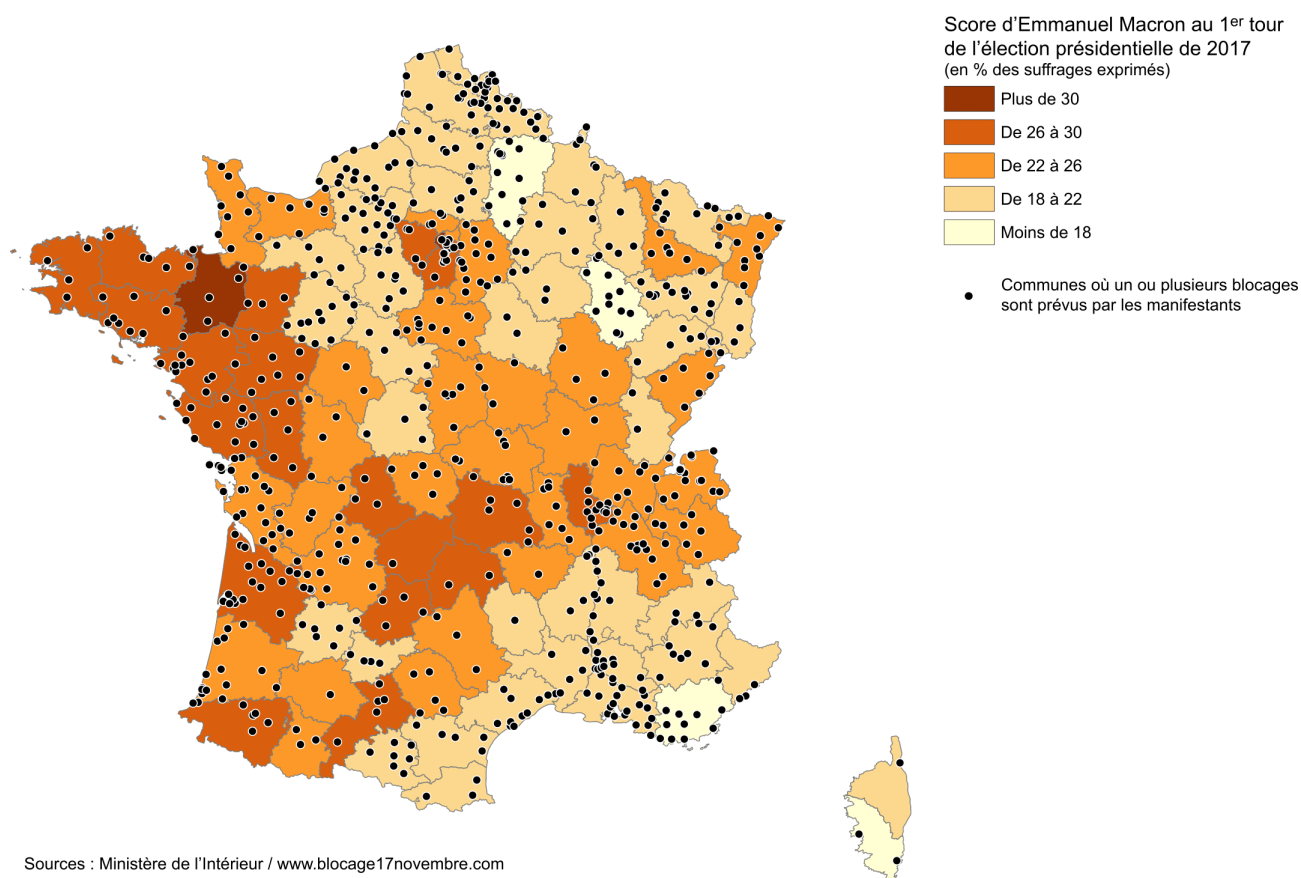
Nombre d'habitants	Nombre de communes dans cette catégorie	% de communes dans cette catégorie
Moins de 2 000	97	14 %
De 2 000 à 5 000	131	19 %
De 5 000 à 20 000	291	42 %
De 20 000 à 50 000	116	17 %
De 50 000 à 100 000	31	4 %
Plus de 100 000	34	4 %

Nombre d'habitants	Nombre de communes dans cette catégorie	% de communes dans cette catégorie
Ensemble	700	100 %

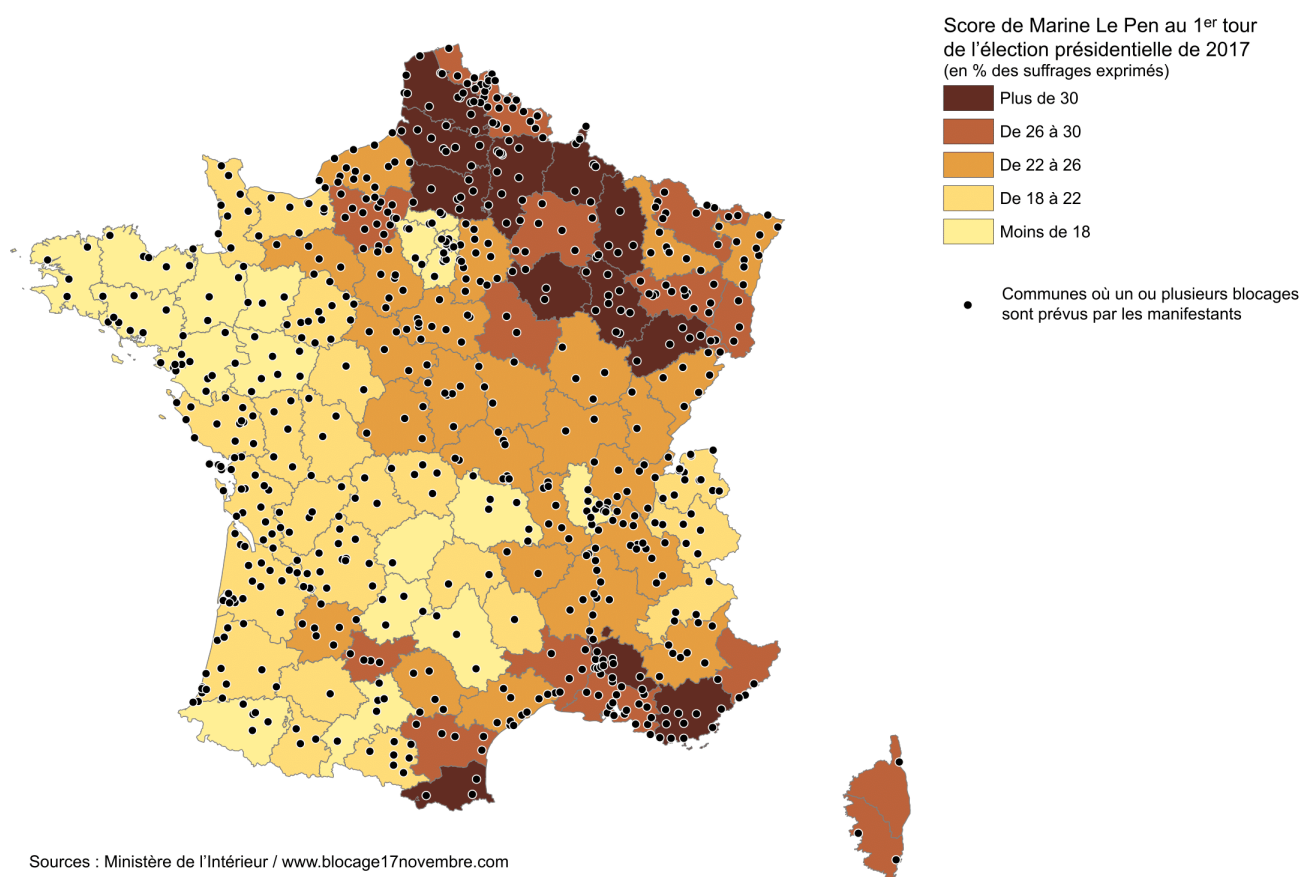
Un tiers de ces communes comptaient moins de 5 000 habitants et 42% entre 5 000 et 20 000, populations qui correspondent souvent à des chefs-lieux de cantons ou des sous-préfectures.

La dimension politique du mouvement

Si la problématique du prix des carburants, et donc du degré de dépendance à la voiture a bien constitué l'un des principaux ressorts du mouvement, l'intensité de la mobilisation a également répondu à une logique plus politique. L'analyse des revendications et des mots d'ordre avant la mobilisation avait indiqué que le mouvement des « gilets jaunes » prenait au fil du temps une tonalité très antimacronienne. L'électorat présidentiel pouvait donc difficilement s'associer à ce mouvement. On observe d'ailleurs une faible densité de points d'action dans les départements ayant fortement voté Emmanuel Macron au premier tour de la présidentielle. C'est le cas par exemple en Aveyron, dans le Cantal et la Corrèze, départements pourtant très ruraux où l'usage de la voiture est indispensable. La Mayenne et la Bretagne, fiefs macronistes à la présidentielle, ne se sont également pas fortement mobilisés.



À l'inverse, on note une mobilisation particulièrement importante dans certains bastions frontistes, ce qui confirme le fort soutien des sympathisants du Rassemblement national aux « gilets jaunes » mesuré dans les sondages. Dans le Sud, des départements comme le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône ou le Var alignent un nombre important de communes mobilisées. Les fiefs frontistes de l'Est intérieur ont également répondu présents (Vosges, Haute-Marne) ainsi que ceux du Nord (Nord-Pas-de-Calais, Somme, Aisne, Eure). L'Île-de-France offre une bonne illustration de cette mobilisation différentielle. On n'a compté en effet que quatre points de ralliement dans les Yvelines, département macronien, alors que pas moins de quinze étaient organisés en Seine-et-Marne, autre département de la grande couronne francilienne, mais au tropisme nettement plus frontiste et à la population beaucoup plus modeste que celle des Yvelines.

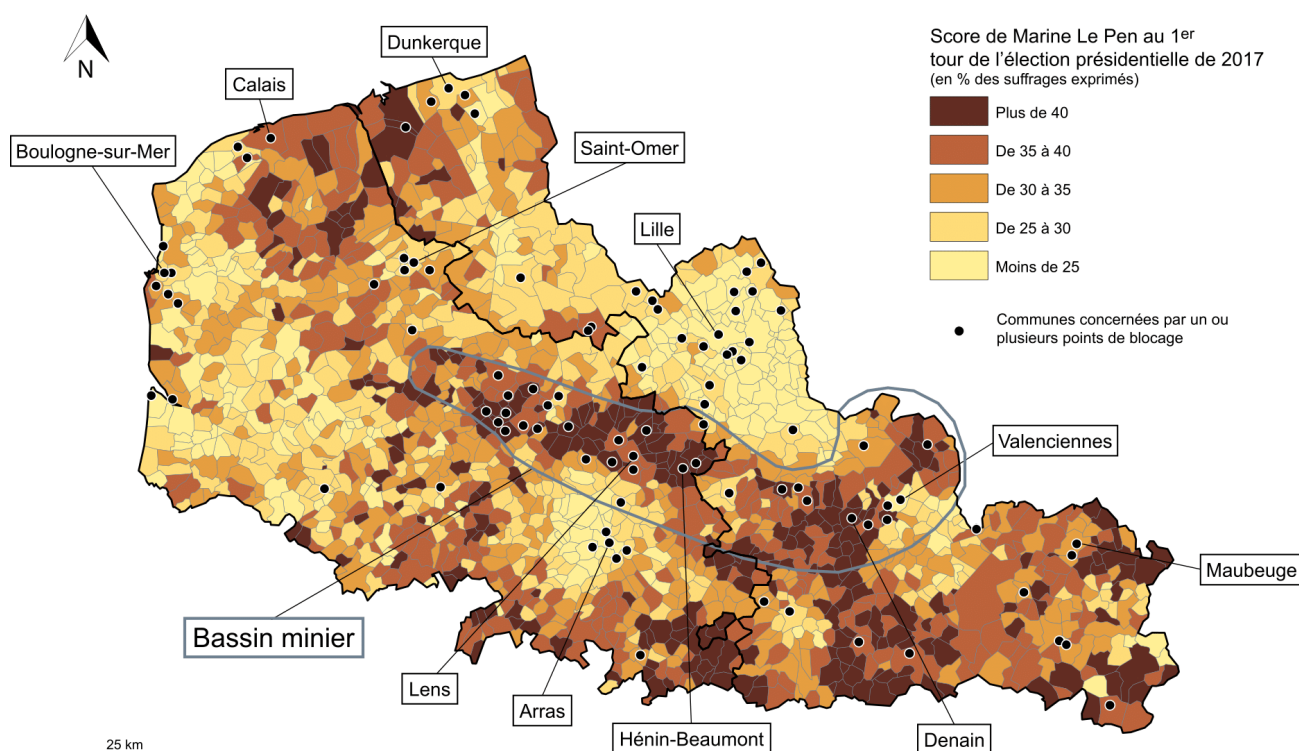


Bien entendu, la grille de lecture électorale ne peut à elle seule rendre compte de la géographie des « gilets jaunes ». Celle-ci renvoie également, on l'a vu, à une dimension sociale et de mode de vie au travers du rapport à la voiture. Ainsi, la Vendée, département où Emmanuel Macron a réalisé un bon score (26,3%), comptait le 17 novembre pas moins de 13 points de rassemblement. Et à l'inverse, les

très frontistes Pyrénées-Orientales n'en affichaient que trois. La proximité avec l'Espagne, où les carburants sont nettement moins chers, peut sans doute en partie expliquer cette moindre mobilisation de ce département. De nombreux frontaliers se rendent en Espagne pour faire le plein. On retrouve le même phénomène dans le Pays basque espagnol, où la clientèle des stations essence frontalières vient à 90% des Pyrénées-Atlantiques. Dans ce département, aucun point de rassemblement n'était recensé dans les villes frontalières ou près de la frontière d'Hendaye et de Saint-Jean-de-Luz, communes pourtant assez peuplées (respectivement 16 000 et 13 000 habitants), alors que l'on comptait un point de rassemblement nettement plus au nord à Artix ou à Mourenx, communes disposant de moins d'habitants (respectivement 3 500 et 6 600 habitants).

Zooms régionaux sur la mobilisation des « gilets jaunes » et le contexte politique et social local : les cas des Hauts-de-France, du Vaucluse, de la Bretagne et de l'Ariège

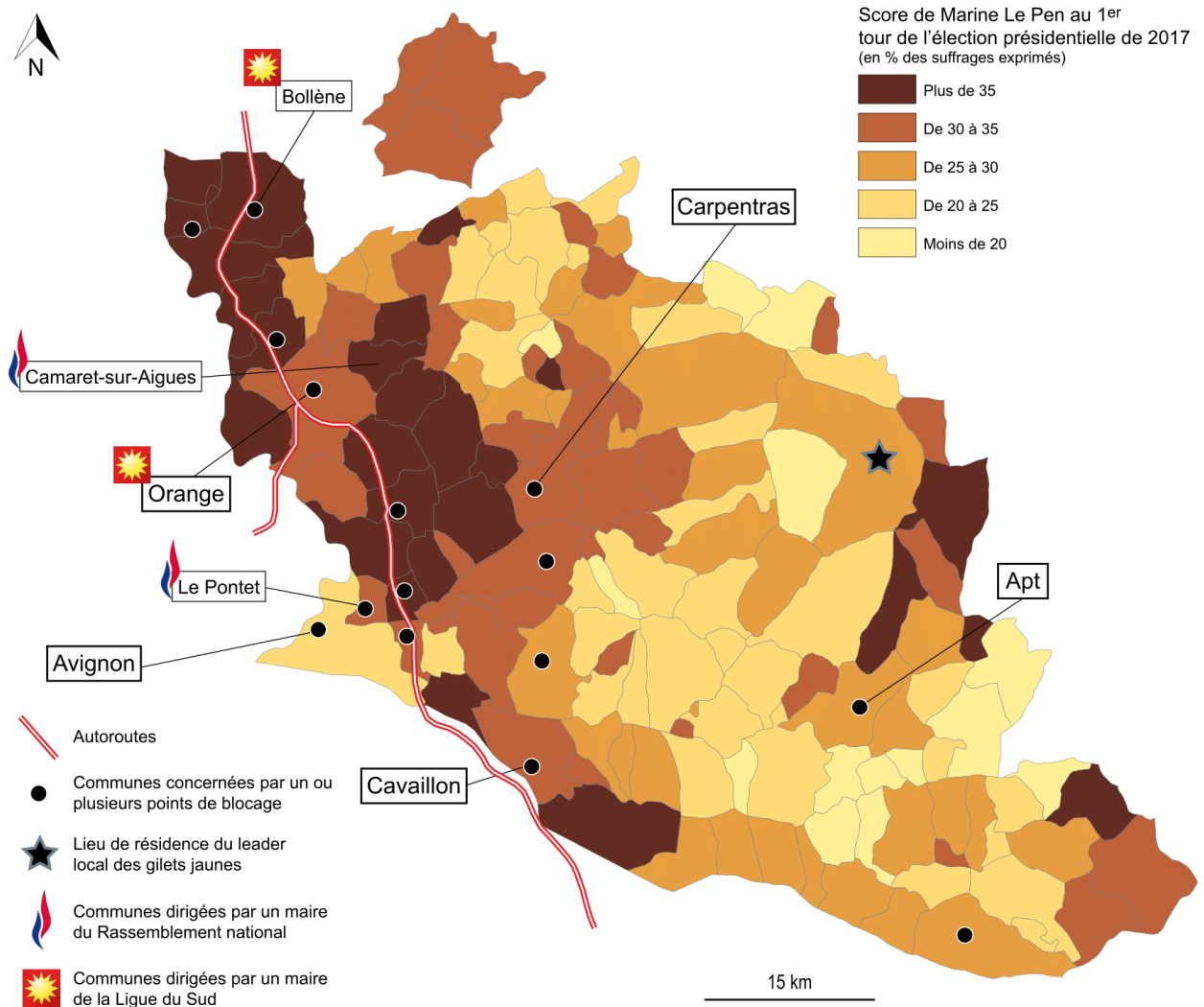
Effectuer des zooms géographiques sur certains territoires permet de mieux saisir les différents ressorts de la mobilisation. L'ancienne région du Nord-Pas-de-Calais constitue de ce point de vue un exemple intéressant. Deux types d'espace y ont concentré l'essentiel des points de rassemblement. Il s'agit tout d'abord, comme le montre la carte suivante, de la périphérie de certaines agglomérations. C'est le cas de la conurbation lilloise et, dans une moindre mesure, des agglomérations d'Arras, de Saint-Omer ou de Boulogne-sur-Mer. Les parkings ou les ronds-points des centres commerciaux de ces villes, qui sont très fréquentés par un public venant d'une vaste zone de chalandise, ont constitué des lieux de regroupement et d'action très pratiques et familiers. Nous avons ici une illustration des effets de l'étalement urbain, qui rend toute une partie de la population très dépendante de la voiture pour aller travailler ou faire ses courses. Celle-ci est donc très sensible à l'augmentation du prix des carburants.



Bien qu'ayant été le théâtre de nombreuses actions des « gilets jaunes », ces zones urbaines sont les territoires dans lesquelles Marine Le Pen a réalisé ses résultats les moins élevés à l'échelle régionale. Il n'existe donc pas de lien automatique et direct, les ressorts du soutien au mouvement des « gilets jaunes » étant divers. Ainsi, à côté des pendulaires et des tributaires de la voiture, le soutien au mouvement a également été caractérisé par une surreprésentation des milieux populaires et des électeurs frontistes. On retrouve très clairement ces deux publics dans l'autre type d'espace ayant concentré la majeure partie des points de rassemblement de la région : le bassin minier. Les foyers modestes constituent une part très importante de la population de ce territoire où les difficultés sociales sont aiguës. Ces communes ne se sont jamais remises de la fermeture des mines qui s'est traduite par un fort taux de chômage, mais également par la dislocation de tout un système d'encadrement et d'accompagnement social que les compagnies houillères avaient construit. Un sentiment d'abandon et une colère se sont développés dans ces populations. C'est sur ce terreau que le FN a d'abord prospéré électoralement, puis s'est implanté. Ce phénomène est particulièrement marquant dans la partie ouest du bassin minier, où Marine Le Pen a remporté la mairie d'Hénin-Beaumont en 2014, avant que le FN ne conquière six cantons dans la même zone en 2015 et que quatre députés frontistes ne soient élus en 2017. Dans la partie orientale du bassin minier, situé dans le département du Nord, cet enracinement frontiste est un peu moins prégnant, hormis dans le Valenciennois et la région de Denain, où Sébastien Chenu a été élu député FN en 2017. On retrouve cette dichotomie sur notre carte avec une plus forte mobilisation des « gilets jaunes » dans l'ouest que dans l'est du bassin minier, à l'exception du Valenciennois. Cette correspondance entre zones de vote FN très élevé et zones de forte mobilisation des « gilets jaunes » ne doit pas être interprétée uniquement comme l'indice d'une implication active de cet électorat dans ce mouvement mais, plus globalement, comme deux manifestations différentes d'une réaction des milieux populaires de ces territoires face à la dégradation de leur situation.

Le cas du Vaucluse, département où le mouvement a été très suivi le 17 novembre et s'est poursuivi ensuite avec une forte intensité durant toute la semaine suivante, est également assez éclairant. On constate que les points de rassemblement (puis les points de blocage) se sont concentrés pour l'essentiel sur la façade ouest du département. La forte densité de population et la présence d'une autoroute, cible stratégique pour les « gilets jaunes », expliquent sans doute en partie cette activité nettement plus marquée dans cette partie du département. Mais ce territoire correspond également à une zone de force de l'extrême droite. Le Rassemblement national dirige les communes du Pontet et de Camaret-sur-Aigues et son concurrent local, la Ligue du Sud, emmenée par les époux Bompard, contrôle les villes d'Orange et de Bollène. Les édiles de ces quatre villes ont

apporté leur plein soutien au mouvement et se sont rendus sur les barrages pour saluer les manifestants. Ce soutien a sans doute contribué à galvaniser les ardeurs d'une base déjà chauffée à blanc.

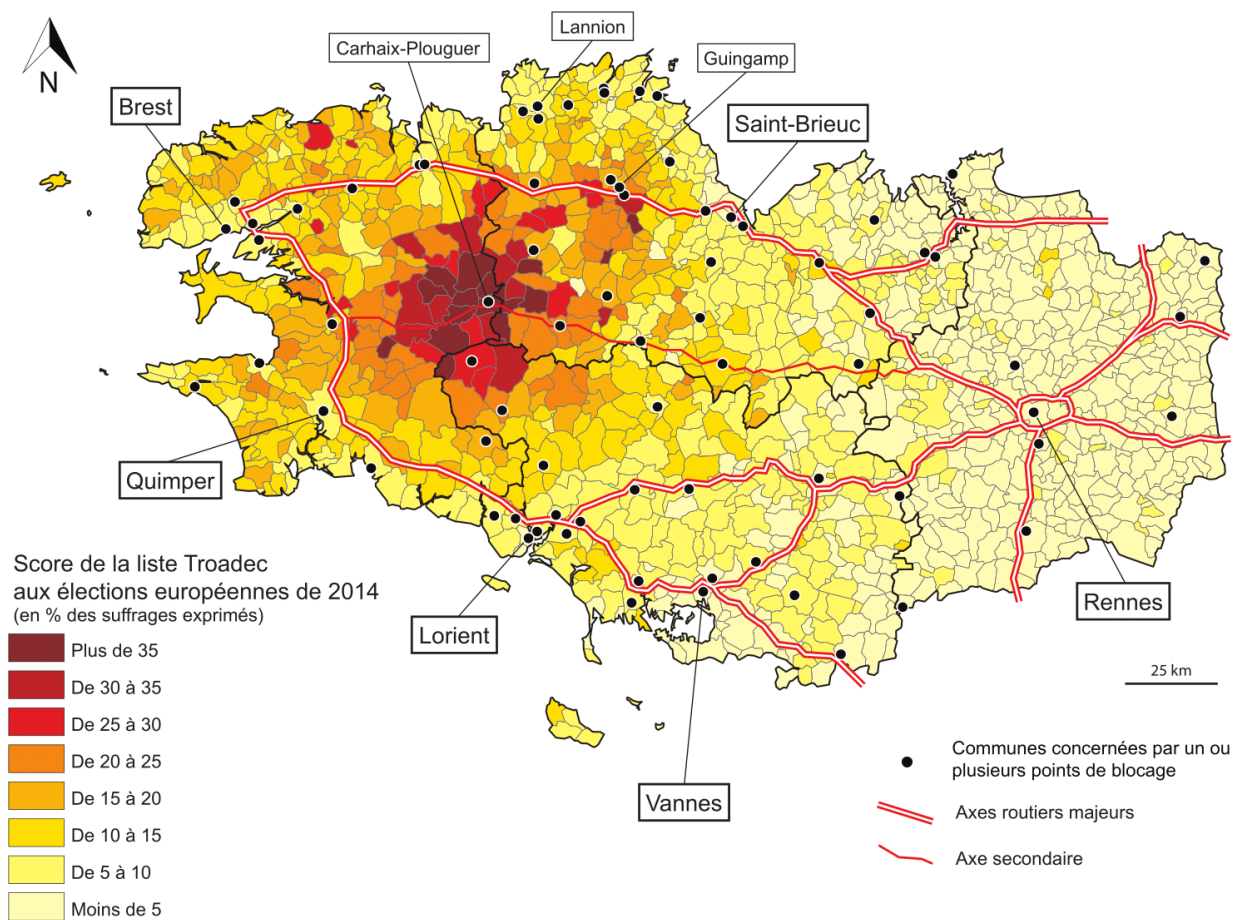


Sources : Ministère de l'Intérieur / Presse locale / Compte Twitter de la préfecture du 84

Il est en revanche intéressant de souligner que le leader autoproclamé des « gilets jaunes » du Vaucluse, Christophe Chalençon, forgeron à Sault dans l'est du département, n'est pas parvenu à mobiliser à proximité de chez lui dans une zone pourtant très rurale, où la voiture est indispensable. On constate également qu'au sud d'Apt, le massif du Lubéron, lui aussi très rural, est resté très calme. Son statut de zone de villégiature aisée (avec des villages comme Gordes, Lourmarin, Menerbes...) où des ménages fortunés ont investi et parfois résident (notamment des retraités)

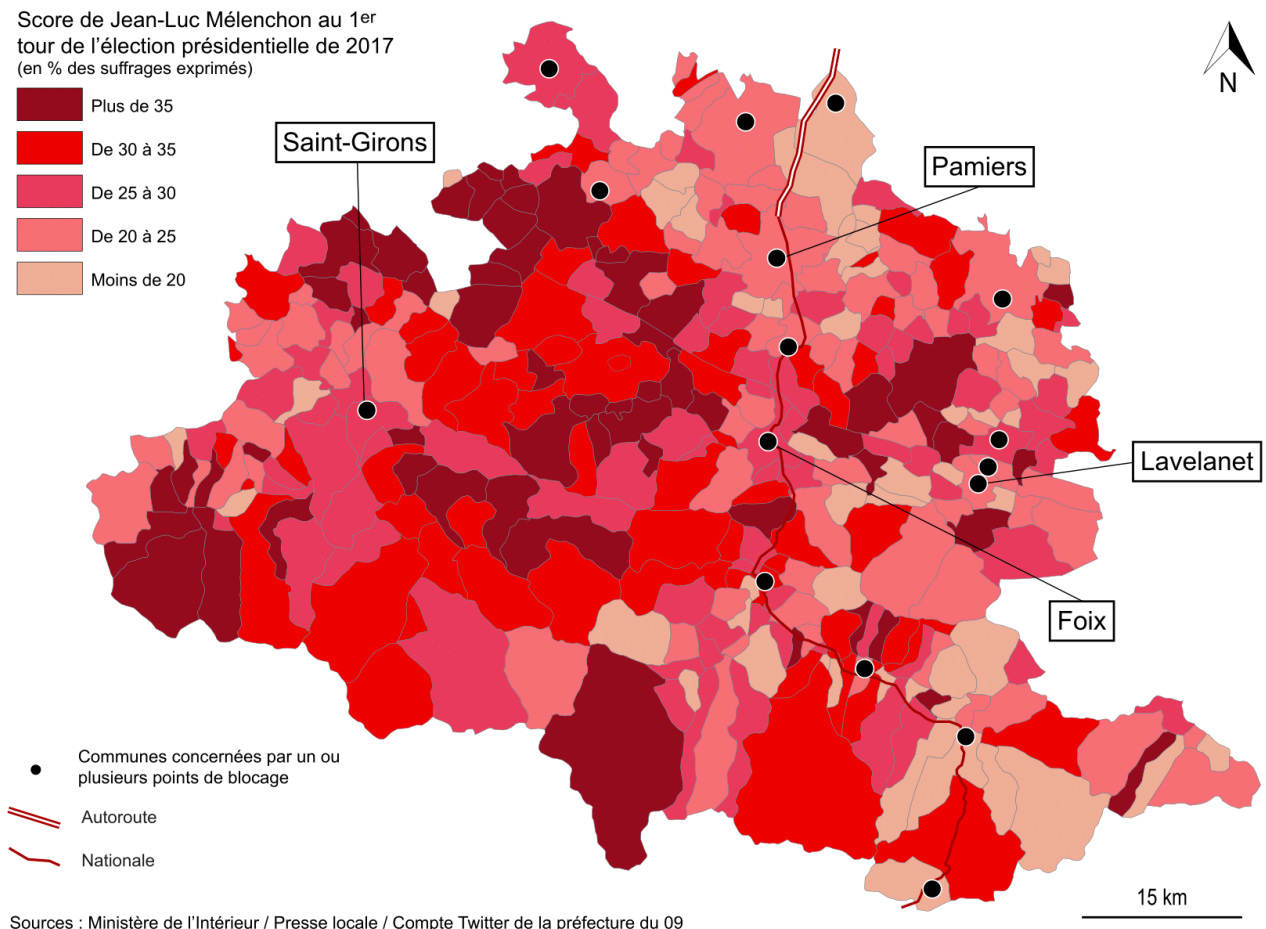
explique pour partie le contraste avec l'ouest du département, où les actifs sont plus nombreux et plus modestes et les « gilets jaunes » beaucoup plus présents.

On a souvent comparé le mouvement des « gilets jaunes » à celui des « bonnets rouges » qui avait agité la Bretagne à l'automne 2013, là aussi déjà sur une question de fiscalité des déplacements. Une analyse approfondie des lieux d'action des « bonnets rouges » contre les fameux portiques, des affrontements avec les forces de l'ordre puis du score de la liste conduite par Christian Troadec aux élections européennes de juin 2014, liste se voulant l'expression politique de ce mouvement, a montré que le phénomène des « bonnets rouges » n'avait pas concerné toute la Bretagne. Son épiscentre se situait dans le Centre-Bretagne. Il a eu moins d'écho sur les côtes et très peu en Ille-et-Vilaine. La carte suivante montre que la mobilisation des « gilets jaunes » ne se superpose pas avec celle du mouvement des « bonnets rouges ». Si l'on dénombre quelques points de regroupement dans la région de Carhaix, fief des « bonnets rouges », les « gilets jaunes » ont concentré leurs actions plutôt le long des principaux axes routiers qui passent à proximité des côtes. Comme l'on a vu précédemment à propos de la vallée du Rhône, il s'agit des zones les plus peuplées, mais aussi de celles où la circulation est la plus intense, d'où une forte sensibilité au prix des carburants. C'est également le cas dans l'aire d'attraction rennaise. La rocade de Rennes a été la cible d'action des « gilets jaunes » le 17 novembre et dans les jours qui ont suivi, alors que les « bonnets rouges » étaient demeurés cantonnés en Bretagne occidentale.



Sources : Ministère de l'Intérieur / Presse locale / Comptes Twitter des préfectures du 22, du 29, du 35 et du 56

À plusieurs centaines de kilomètres de la Bretagne, l'Ariège département rural et montagneux s'est caractérisé par une forte mobilisation des « gilets jaunes ». Pas moins de seize points de rassemblement étaient recensés le 17 novembre. Ils ont concerné les principales villes du département, qui bien que villes principales comptent peu d'habitants (10 000 à Foix, la préfecture). Nous sommes bien là dans la France de la ruralité qui, comme on l'a vu, est l'un des espaces principaux de mobilisation. En son sein, encore une fois les axes de communication ont été particulièrement ciblés. Huit points de rassemblement (soit la moitié de ceux de l'ensemble du département) jalonnaient l'axe constitué par l'autoroute Pamiers-Foix se prolongeant par la route nationale menant au col du Puymorens. Cette mobilisation s'est ensuite poursuivie toute la semaine suivante en plusieurs points du département. Le député insoumis Michel Larrive a apporté son soutien aux « gilets jaunes » dans un département qui avait placé Jean-Luc Mélenchon en tête du premier tour de la présidentielle avec 26,8% des voix.



Sources : Ministère de l'Intérieur / Presse locale / Compte Twitter de la préfecture du 09

La transition écologique accentue les clivages et dessine une nouvelle géographie électorale

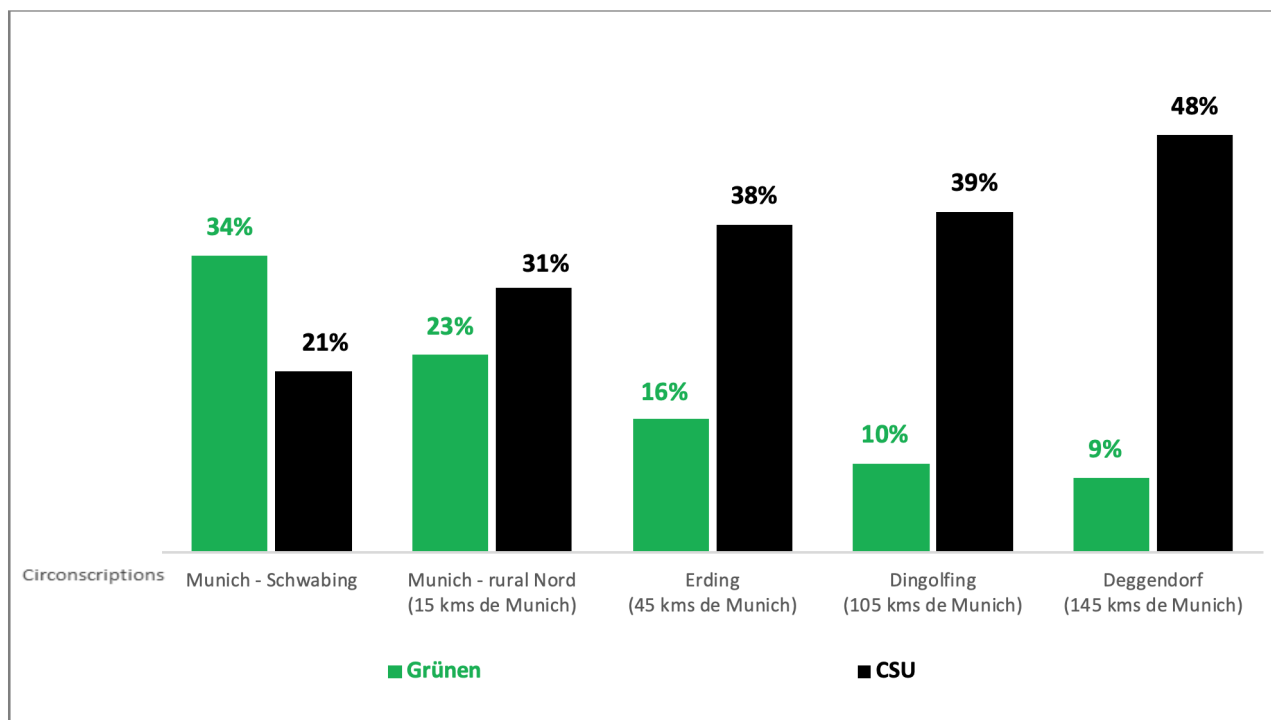
Hormis le déclenchement d'une mobilisation sociale d'un genre nouveau dont il se serait bien passé, le gouvernement, par son annonce d'une hausse de la fiscalité écologique sur les carburants, a renforcé l'insatisfaction à son égard. Dans le baromètre Ifop-Fiducial pour *Le Journal du dimanche*, la cote d'Emmanuel Macron a perdu 5 points entre octobre et novembre. L'impopularité d'une telle mesure étant prévisible, on peut faire l'hypothèse que l'exécutif a choisi de prendre ce risque car il lui est apparu que l'impératif de la lutte contre le réchauffement climatique était prioritaire. Le succès des deux journées de mobilisation sur le climat qui venaient de se dérouler, mais aussi la percée des écologistes lors d'élections en Allemagne, en Belgique et au Luxembourg ont sans conteste également joué un rôle. Le gouvernement a sans doute estimé que ces signaux traduisaient le basculement des opinions européennes en faveur de l'urgence écologique, cette prise de conscience étant censée faire accepter plus facilement que par le passé

une hausse de la fiscalité verte.

Fidéliser l'électorat des métropoles au risque de braquer davantage celui de la France périphérique

La poussée des écologistes dans les autres pays européens s'étant effectuée dans un contexte de recul des formations sociales-démocrates traditionnelles et en captant un électorat diplômé, urbain et résidant dans les grandes agglomérations, les responsables gouvernementaux ont vraisemblablement considéré que LREM pourrait être concurrencée aux élections européennes par une liste Europe Écologie-Les Verts, la démission de Nicolas Hulot ayant fragilisé de surcroît la majorité présidentielle sur cette thématique. Outre la gravité de l'enjeu climatique, il s'agissait alors de préempter cette question et de sécuriser un électorat qui pourrait être tenté de voter pour les écologistes aux européennes. Les résultats de l'élection régionale en Bavière en octobre, par exemple, ont clairement démontré que les Grünen allemands (qui se sont nettement recentrés politiquement) avaient capté une clientèle électorale similaire à celle qui avait soutenu Emmanuel Macron en France. Comme le montre le graphique suivant, les écologistes bavarois ont en effet réalisé leur meilleur score à Munich, grande métropole mondialisée. Le résultat descend ensuite assez rapidement quand on s'éloigne de la capitale régionale. Un clivage du même type que celui opposant la Bavière périphérique et la métropole munichoise avait été observé lors de l'élection présidentielle française en mai.

Les élections régionales du 14 octobre 2018 en Bavière : une percée écologiste dans les grandes villes mais un faible score dans la Bavière périphérique



Dans un contexte électoralement difficile et alors qu'il faut tenter d'assurer la *pole position* de LREM aux européennes, une concurrence des écologistes dans l'électorat diplômé des grands centres urbains est un scénario qui devait à tout prix être écarté. Le choix d'envoyer un signal traduisant clairement la forte implication gouvernementale en matière environnementale doit aussi se lire à cette aune. Ce faisant, le couple exécutif prenait le risque que la fidélisation de sa base électorale se paie par l'accentuation d'un décrochage dans d'autres segments de la population. Le mouvement des « gilets jaunes » est venu confirmer cette hypothèse en actant la fracture entre le président, d'une part, et, d'autre part, les milieux populaires et la petite classe moyenne résidant dans les villes moyennes et dans les zones rurales et périurbaines. Au clivage de classe que le début du quinquennat a déjà nettement réactivé (avec un différentiel de popularité de plus de 20 points entre ouvriers et cadres, différentiel que l'on n'observait pas lors des deux précédents quinquennats), cette orientation politique est venue ajouter un clivage spatial et en termes de mode de vie. Ainsi, si la cote de popularité d'Emmanuel Macron se situe encore à 34% parmi les personnes peu ou pas dépendantes de la voiture dans leur vie quotidienne et à 29% parmi celles qui en sont assez dépendantes, elle n'est plus que de 17% chez celles qui en sont très dépendantes.

Avec la montée en puissance des enjeux environnementaux, nous assistons donc à l'émergence de nouveaux clivages et à des réalignements électoraux ayant trait aux styles de vie. Des chercheurs américains ont par exemple montré, en s'appuyant sur une analyse des images du trafic automobile

dans les différentes villes américaines, une corrélation très nette entre le type de véhicule et les orientations politiques. Les villes où les berlines sont plus nombreuses que les fourgons et les pickups ont 88% de chances de voter majoritairement pour les démocrates, alors que, dans celles où l'on croise plus de fourgons et de pickups que de berlines, la prévalence d'un vote majoritaire en faveur des républicains est de 82%.

Poussée populiste dans les anciens bassins charbonniers

La région des Appalaches, la plus importante zone minière des États-Unis, en proie à des graves difficultés économiques, a puissamment soutenu Donald Trump lors de l'élection présidentielle de 2016. En Virginie-Occidentale, il ne reste plus que cent mines de charbon en activité contre près de trois cents en 2010. Du fait de la crise, de la concurrence internationale et du gaz de schiste, la saignée dans la région a été terrible. Sur la seule année 2015, près de 10 000 emplois ont été perdus. Ce déclin a été encore aggravé par les réglementations fédérales restreignant, pour cause de réchauffement climatique, l'usage du charbon, ce qui a nourri une colère contre les « politiciens de Washington », Barack Obama et Hillary Clinton en tête. Les habitants des comtés miniers du sud de la Virginie-Occidentale ont très massivement voté Donald Trump, qui a fait campagne contre une Hillary Clinton désireuse de fermer des mines au nom de la conversion de l'économie américaine à un modèle décarboné. Il a promis de « ramener le charbon en Virginie-Occidentale et de rouvrir les mines ».

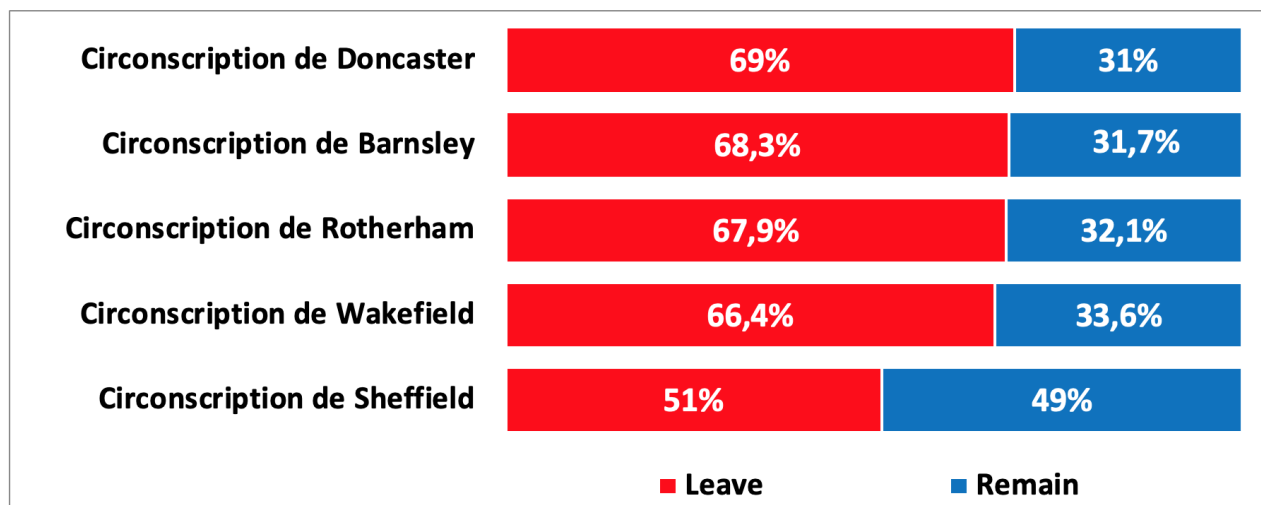
Les votes Trump et Clinton dans certains comtés charbonniers de Virginie-Occidentale lors de la présidentielle de 2016 aux États-Unis

Comtés	% Donald Trump	% Hillary Clinton	<i>Écart Hillary Clinton en 2016 / Barack Obama en 2012</i>
Wyoming	83,6%	13,6%	-7,4 points
Mingo	83,2%	14,4%	-13,1 points
Logan	80,1%	16,9%	-12,2 points
Boone	74,9%	20,6%	-12,3 points
Wayne	73,5%	22,1%	-13,2 points

Dans ces comtés qui avaient déjà basculé dans le camp républicain précédemment, Hillary Clinton a sensiblement reculé par rapport à son prédécesseur et Donald Trump a engrangé de nouveaux soutiens dans cette population ouvrière.

Cet intérêt du bassin charbonnier des Appalaches pour une offre politique populiste n'est pas une particularité américaine. On l'a également observé dans le Yorkshire, dans le nord de l'Angleterre, où les anciennes circonscriptions minières ont largement voté en faveur du Brexit, alors qu'en 1975, lors d'un référendum portant déjà sur le maintien dans la Communauté européenne, le Nord-Yorkshire avait été l'une des régions à voter le plus fortement en faveur du maintien. En quarante ans, ce rapport à l'Europe s'est totalement inversé. Comme le montre le graphique ci-dessous, le *leave* a atteint, voire dépassé le seuil des deux tiers de voix, témoignant de la puissance de ce mouvement.

Le Brexit s'impose largement dans l'ancien bassin minier du Yorkshire en Grande-Bretagne



Les résultats sont plus équilibrés dans la circonscription de Sheffield, grand centre urbain, où les CPS+ et les activités tertiaires sont plus nombreuses et où l'impact de la fermeture des mines a été davantage digéré. Au Pays de Galles, l'ancien pays noir a également très nettement opté pour le Brexit : 57,6% pour le *leave* dans la circonscription de Caerphilly, 59,8% dans celle de Torfaen et 62% dans celle de Blaenau Gwent.

Cette situation n'est pas sans rappeler, évidemment, l'audience très importante qu'a acquise le FN dans le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Au second tour de l'élection présidentielle, Marine Le Pen a ainsi atteint 57,3% à Noyelles-Godault (où naquit le leader communiste Maurice Thorez), 59,2% à Bully-les-Mines, 60% à Nœux-les-Mines, 68,8% à Marles-les-Mines, ou bien encore 69,6% à Mazingarbe, ancienne capitale française de la carbochimie. Comme dans le nord de l'Angleterre, le score est moins élevé dans la ville centre, Lens, mais Marine Le Pen y vire néanmoins en tête avec un score de 53,6%. Au premier tour, elle se situait déjà à 36,7% dans cette ville, soit une progression de près de 10 points par rapport à son score de 2012 (26,8%). L'ouverture du musée du Louvre-Lens, inauguré le 4 décembre 2012, jour de la Sainte-Barbe, le patron des mineurs, a été certes une réussite (des centaines de milliers de visiteurs ayant été accueillis depuis), mais ce qui devait être le fer de lance de la reconversion économique et culturelle du bassin minier n'a pas atteint à date ses objectifs électoraux indirects, Lens amplifiant son basculement vers le FN entre 2012 et 2017.

En mai 2017, des élections régionales avaient lieu dans le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, le plus peuplé d'Allemagne. Bénéficiant de la dynamique nationale à l'époque favorable à Angela Merkel, la CDU est arrivée en tête dans ce fief social-démocrate. L'Alternative für Deutschland

(AfD), le mouvement populiste crée initialement pour réclamer le retour au mark, puis ayant connu une vraie dynamique au moment de la crise des migrants, n'a pas confirmé sa percée de l'automne 2016 dans plusieurs autres Länder, n'obtenant que 7,4% des voix. Néanmoins, les scores de ce mouvement se sont avérés nettement plus élevés dans certaines circonscriptions situées dans la Ruhr. L'AfD a ainsi atteint 15,2% dans la circonscription de Gelsenkirchen-II, 14,7% dans celle de Duisburg-IV, 14,1% dans celle de Gelsenkirchen-I ou bien encore 13,1% dans celle d'Essen-I-Mülheim-II. La région de Gelsenkirchen et de Duisburg, au cœur de la Ruhr, est marquée par un fort taux de chômage (comparable à celui existant dans les anciens Länder de l'Est) consécutif au déclin de l'activité sidérurgique qui s'est soldé par la perte de 100 000 emplois depuis les années 1960 dans la seule agglomération de Duisburg. Plus récemment, ce sont les dernières mines de charbon encore en activité (Walsum à Duisburg et Lippe à Gelsenkirchen) qui ont fermé, contribuant encore un peu plus à nourrir le sentiment de déclin et l'effondrement d'un monde ouvrier et industriel hérité du XIX^e et du XX^e siècle, climat propice au basculement d'une partie des catégories populaires locales vers l'AfD.

À plusieurs milliers de kilomètres de là, la vague populiste a également déferlé sur le Brésil, qui a vu la victoire de Jair Bolsonaro en octobre. Les causes de son ascension fulgurante sont bien entendu multiples (scandales liés à la corruption, insécurité galopante, etc.), mais différents observateurs ont noté le puissant soutien que l'industrie minière et l'agrobusiness ont apporté à la campagne du « Trump brésilien ». Dans les États du Rondônia et du Mato Grosso, situés sur le principal front de déforestation, il enregistre ainsi de très bons résultats. En partant du cas brésilien, mais également du soutien inconditionnel apporté aux activités industrielles traditionnelles et carbonées de Donald Trump, des dirigeants de la droite polonaise ou des *brexiteurs*, le chercheur Jean-Baptiste Fressoz a forgé la notion de « carbo-fascisme » pour signifier la montée en puissance de la question environnementale dans les processus de réalignement électoral à l'œuvre un peu partout dans le monde.

« L'effet Fessenheim »

Si l'on revient en France, on constate également que les choix énergétiques et environnementaux ne sont pas sans effet politiquement. On l'a vu avec le mouvement des « gilets jaunes » pour ce qui est de la fiscalité sur les carburants. Parallèlement, un effet électoral moins spectaculaire a pu être observé à la suite des décisions concernant le parc nucléaire français. Au second tour de l'élection présidentielle, Marine Le Pen a ainsi recueilli plus de 56% à Fessenheim et était également majoritaire dans les communes voisines : 56,5% à Blodelsheim, 55,4% à Hirtzfelden, 55,2% à Nambenheim ou bien encore 52% à Balgau pour une moyenne départementale de 42%. L'outil de travail de bon nombre des habitants, mais aussi la prospérité de Fessenheim et des communes

limitrophes, est appelé à disparaître, ce qui nourrit une légitime inquiétude quant à l'avenir du secteur. On constate le même phénomène avec une intensité plus ou moins forte autour d'autres centrales nucléaires françaises, où le FN fait souvent de bons scores. C'est le cas notamment à Dampierre-en-Burly (57,7%) dans le Loiret, à Saint-Vulbas dans l'Ain, où est implantée la centrale du Bugey (56,8%), ou bien encore à Gravelines dans le Nord (56,1%). Il s'agit des quatre plus anciennes centrales avec Fessenheim. Ce sont donc celles pour lesquelles la menace d'une fermeture est la plus tangible. Dans des départements comme les Ardennes et la Moselle, où Marine Le Pen a pourtant obtenu de très bons scores, les résultats à Chooz (45%) et Cattenom (37,4%) sont moins élevés que dans les quatre cas cités précédemment. Une piste d'explication réside peut-être dans le fait que les centrales de Chooz et Cattenom sont parmi les plus récentes du parc nucléaire français, et donc moins menacées de fermeture dans les prochaines années.

Toutes choses étant égales par ailleurs, la situation des communes où est implantée une centrale nucléaire ancienne n'est pas sans rappeler celle des bassins charbonniers évoquée précédemment. Les habitants de ces territoires comme les « gilets jaunes » sont les perdants de la nouvelle donne énergétique qui se met en place. Il s'agira, pour réussir collectivement la transition énergétique, de leur proposer des alternatives ou des compensations, et non de les abandonner à leur sort.