

Les Gilets jaunes

PIERRE BLAVIER

Le mouvement des Gilets jaunes commencé à l'automne 2018 a fait date en raison de son ampleur, de l'originalité de cette forme d'action qu'est l'occupation de rond-point, mais peut-être surtout en raison de la visibilité qu'il a soudainement donnée à des franges de la société française largement invisibilisées jusqu'alors dans le débat public. Quelle ne fut pas la surprise des habitants de métropoles comme Bordeaux, Toulouse ou Paris de voir chaque samedi des cortèges de Gilets jaunes battant le pavé, s'affrontant avec les forces de l'ordre, et désorganisant les commerces du centre-ville. Cela était d'autant plus surprenant que cette mobilisation continua durant plusieurs semaines et mois après que le gouvernement eut reculé sur la revendication la plus clairement identifiée : une taxe supplémentaire de quelques centimes sur le carburant qui devait voir le jour en janvier 2019, et dont le retrait fut annoncé une dizaine de jours après l'acte initial du 17 novembre 2018.

Dès lors, comment interpréter ce mouvement de révolte ? À quoi renvoyait-il ? Notre thèse est qu'il s'inscrivait dans des modes de vie qui étaient jusque-là passés « sous les radars » médiatiques et politiques, et qui tendent aujourd'hui à être remis en cause par un ensemble de politiques publiques, par l'aménagement actuel du territoire métropolitain et l'état du marché du travail, et par des enjeux écologiques.

La centralité du transport en voiture

L'automobile constitue sans doute la pierre angulaire de ce style de vie : chaque jour, aux heures de pointe, c'est grâce à ce moyen de transport que des millions de personnes se rendent de leur domicile à leur lieu de travail. D'où un logique rallongement des temps de parcours, du fait d'embouteillages toujours plus importants. Toutes les enquêtes de terrain ont établi la surreprésentation de professions se rattachant aux « mondes de la route », et qui sont bien souvent

liées sur le marché matrimonial : des chauffeurs et des mécaniciens du côté des hommes, des professions de la santé et des services à la personne du côté des femmes. Celles-ci sont en première ligne des difficultés que connaît le secteur médico-social depuis plusieurs années, qu'il s'agisse d'un sous-financement chronique (cas des Ehpad), de mauvaises conditions de travail (port de charges lourdes pour les aides-soignantes notamment) et d'emploi (CDD, temps partiel), d'un manque de reconnaissance se traduisant par des rémunérations médiocres.

En enquêtant sur les ronds-points, nous nous sommes rendu compte que la taxe sur le carburant et plus globalement son prix qui continue d'augmenter n'étaient finalement que « la goutte d'eau qui fait déborder le vase », selon l'expression populaire souvent entendue. En effet, la régulation routière renvoie en réalité à de nombreuses dimensions au-delà de cette seule question budgétaire.

Un premier point concerne les contrôles de vitesse en général et en particulier ceux opérés par les radars automatiques. Ces derniers incarnent un sentiment de persécution de l'État, notamment lorsqu'ils concernent le trajet domicile-lieu de travail effectué le matin ou en fin d'après-midi, sur des routes concernées par la récente limitation à 80 km/h. Les statistiques des radars corroborent en partie cette perception, puisque plus de 90 % des dépassements de vitesse sont inférieurs à 20 km/h (source : statistique de sécurité routière). Ces contrôles sur le chemin du travail sont perçus comme particulièrement injustes : « C'est pas normal de payer autant pour venir travailler » (ouvrier qualifié dans l'aluminium, 43 ans).

Un second enjeu a trait au « durcissement du contrôle technique », également annoncé par le gouvernement pour 2019. Celui-ci a été beaucoup moins

médiatisé que la taxe sur le carburant, mais sur les ronds-points il en était très souvent question. Ce point est décisif puisqu'il remet en cause le contrôle technique de nombreuses voitures d'occasion, en particulier les plus vétustes comme celles qu'utilisent de nombreux Gilets jaunes. Tout l'enjeu ici est de savoir si ces véhicules pourront encore passer le contrôle technique, ou s'ils devront être remplacés par des véhicules plus récents, ayant plus recours à l'électronique, et donc plus coûteux et difficiles à réparer soi-même. C'est bien à une lutte de marché que l'on assiste ici, entre d'un côté les grands constructeurs qui ont intérêt à contrôler le service après-vente, et de l'autre toute une économie dite « informelle » d'autoréparation, de revendeurs de pièces détachées et de petits garagistes parfois non déclarés.

L'aménagement du territoire entre lieux de résidence et de travail : la question immobilière

Pour être bien compris, tous ces enjeux liés à l'automobile doivent être mis en relation avec la question du lieu de résidence. D'un côté, les emplois tendent à se concentrer dans les métropoles et leurs abords (zone commerciale, zone artisanale), où les prix immobiliers ont beaucoup augmenté ces dernières années. Ceci a pu générer des phénomènes de départ des classes populaires des centres-villes vers des banlieues toujours plus lointaines. Dans le cas de Bordeaux, Jérôme Fourquet¹ a bien montré que les occupations de ronds-points se sont déroulées loin du centre-ville, pratiquement aux limites du département de la Gironde. Ainsi des ménages comme ceux des Gilets jaunes ont pu accéder à la propriété, mais au prix d'un endettement immobilier conséquent et d'un éloignement des centres-villes qui rallonge d'autant leurs trajets.

Mais, d'un autre côté, beaucoup de ménages aspiraient à acquérir leur maison individuelle, de préférence avec un jardin permettant tout un ensemble d'activités : garer des véhicules, avoir de l'espace pour pouvoir les réparer, profiter des beaux jours, entretenir un potager voire une basse-cour, installer un barbecue, stocker du bois et divers matériaux de récupération pour faire de petits chantiers. Dans cette aspiration à la maison individuelle s'intriquent donc des logiques mêlant ethos populaire, recherche d'autonomie, volonté de « s'en sortir » en quittant notamment des quartiers urbains réputés mal famés.

1 | J. Fourquet, J.-L. Cassely, *La France sous nos yeux*, Seuil, 2021, p. 120-124 « Oasis bordelaise versus Gironde périphérique ».

C'est en ayant cette configuration résidentielle à l'esprit que doit se comprendre la place centrale de l'automobile et l'invisibilisation de ces franges de la population habitant en périphérie des métropoles. La voiture est devenue centrale en rendant proches des choses qui ne l'étaient pas dans le passé, et en modifiant par conséquent l'évaluation des distances. Cela vaut pour le trajet entre le domicile et le travail, mais aussi lorsqu'il s'agit de faire ses courses, dans de grandes zones commerciales en bordure de ces mêmes métropoles, ou lorsqu'il faut aller chercher



un emploi ou des services publics (maternité, train, office des impôts, etc.) de plus en plus loin de son domicile.

Disposer d'au moins un véhicule à moteur est également indispensable du fait que ces zones d'habitat périurbaines sont peu desservies par les transports en commun : sans ce moyen de déplacement, ce sont plusieurs heures qui seraient quotidiennement passées dans les transports et à marcher entre zones commerciales et terres cultivées. Du reste, la

fréquente possession d'un véhicule supplémentaire joue un rôle de remplacement au pied levé en cas de défaillance d'un autre véhicule, a fortiori lorsqu'il est ancien, afin d'éviter d'arriver en retard au travail. Ceci renvoie là encore à la question des contrôles de la présence au travail et des éventuelles sanctions encourues (perte de primes de présence notamment, réprobation du supérieur, heures à rattraper, etc.).

Points de vue situés sur les politiques publiques

C'est donc toute cette organisation inextricablement domestique et socio-spatiale qui est aujourd'hui remise en question par un ensemble de politiques publiques adoptées ces dernières décennies. Celles-ci peuvent s'interpréter comme une offensive contre un mode de transport mais plus largement de vie, de la part des gouvernements successifs – bien que cet état de fait actuel n'ait sans doute pas été voulu, et encore moins coordonné, par chacun d'eux. Cette situation est susceptible d'entraîner des tensions budgétaires pour les ménages concernés, mais complique toute tentative de réforme radicale, telle que l'instauration de péages urbains auxquels le gouvernement a renoncé, suite justement aux Gilets jaunes. Dès lors, ceux-ci révèlent une crise de la représentation de la société française, dans la mesure où des pans entiers demeurent pour partie peu visibles et intelligibles dans une sphère publique dominée par des métropoles où résident la plupart des journalistes, des politiques et des intellectuels. —



Novembre 2018, des Gilets jaunes ont coupé l'autoroute A10 à la hauteur du péage de Virsac. © Fabien Cottureau.