

Etudes – Avril 2019 – Hervé Le Bras

La voiture et les "gilets jaunes"



Qu'est-ce que l'émergence du mouvement des « gilets jaunes » et celui du Rassemblement national (RN) ont en commun ? Il se pourrait que ce soit la voiture ! En effet, le mouvement des « gilets jaunes », après l'apparition du RN, rappelle à notre bon souvenir ce rôle de la mobilité physique dans les changements de la sociabilité et dans ses crises. D'ailleurs, les « gilets jaunes » ne cessent de le signifier symboliquement en stationnant sur les ronds-

points, en détruisant systématiquement les radars routiers et, plus simplement encore, en portant ce gilet jaune rendu obligatoire dans toute voiture.

En ajoutant une petite taxe sur les carburants, le gouvernement ne pensait pas déclencher le mouvement des « gilets jaunes ». Additionnés à la hausse causée par le renchérissement du pétrole, ces quelques centimes d'euro auraient dû passer presque inaperçus. En même temps, cela permettait de faire un geste écologique susceptible d'atténuer la mauvaise nouvelle de la hausse des émissions carbone en France. La suite des événements a montré l'ampleur de la bévue. Tout d'abord, la hausse de la taxe intervenait après une série de mesures prises au détriment de la voiture individuelle. Pour commencer, l'abaissement de la vitesse maximale sur les routes à 80 kilomètres/heure depuis le 1^{er} juillet avait suscité une violente opposition du monde rural. Une pétition demandant son annulation avait recueilli près d'un million de signatures. Ensuite, le haro sur les véhicules diesel et la difficulté de les revendre qui en avait résulté. Pour couronner le tout, les conditions du contrôle réglementaire des véhicules devaient initialement être renforcées au 1^{er} janvier 2019. Or, le coût de ces contrôles avait rapidement grimpé depuis plusieurs années, alourdissant d'autant le budget déjà élevé que les particuliers consacrent à leur automobile. La taxe écologique était la petite goutte qui faisait déborder un vase de bonne dimension.

L'aveuglement du gouvernement provenait d'une cause plus profonde. Les décideurs et leurs conseillers ne voyaient dans l'automobile qu'une commodité comparable à un réfrigérateur ou à un poste de télévision. Vu leurs émoluments et les voitures de fonction qui leur étaient souvent attribuées, chauffeurs compris, ils étaient mal placés pour saisir l'importance que représentait l'automobile pour le menu peuple. Tout au plus, ayant observé parfois l'attachement des conducteurs à leur véhicule et l'irascibilité dont ils faisaient montre quand on le touchait, pensaient-ils à un réflexe psychologique. Pour son conducteur, la voiture constituait une seconde peau. Tout coup qu'elle recevait était assimilé à une agression contre son propre corps. Certains comparaient même la situation à celle du fœtus baignant dans le liquide amniotique, la voiture provoquant une régression au stade prénatal, se muant en ventre maternel.

Rupture du pacte implicite liant l'État aux automobilistes

En réalité, pour le commun des Français, la voiture représente à la fois un coût considérable et un élément essentiel de sa liberté. Un indice important en a été fourni par la géographie des « gilets jaunes » lors de la première et plus massive manifestation, le 17 novembre 2018. Le ministère de l'Intérieur, ayant publié ce jour-là une fourchette (assez large) du nombre de manifestants par département, il est possible de calculer l'intensité de la mobilisation en divisant ce nombre par la population du département considéré. La carte, malgré l'incertitude de ce genre de données, fait apparaître de très larges différences et surtout une structure bien connue des géographes sous le nom de « diagonale du vide ». Les « gilets jaunes » étaient en effet les plus fréquents dans une bande du territoire courant des Ardennes au sud du Cantal, au sein de laquelle la population déjà peu dense continue de diminuer. S'y ajoutent des départements alpins et pyrénéens ainsi que la Bretagne centrale, eux aussi touchés par la désertification. Le seul désaccord entre la présence de « gilets jaunes » et la dépopulation concerne la Haute-Normandie et l'ouest de la Picardie. Aucune explication convaincante, c'est-à-dire valable

dans tous les cas, n'a pu être trouvée à cette exception qui n'invalide cependant pas le constat général de la relation entre propension à devenir « gilet jaune » et dépopulation.

La faible densité et la diminution de la population ont pour conséquence inéluctable la disparition des services publics et privés. Les petites gares sont désaffectées, les maternités et les cliniques ferment, les pharmacies aussi. Les commerces de proximité disparaissent. Les médecins ruraux ne sont pas remplacés. Le constat de terrain est confirmé avec une grande exactitude par les statistiques. L'Insee a dressé une carte à échelle fine des durées moyennes de trajet en voiture nécessaires pour atteindre un « panier » de service comprenant ceux qui viennent d'être cités et d'autres tels que la perception, la poste, le tribunal d'instance, etc. La correspondance avec la géographie de la dépopulation est presque parfaite. Tout au plus, la diagonale du vide se prolonge-t-elle un peu au Sud, vers l'Aveyron et la Lozère.

L'accumulation récente de mesures anti-automobile

Les départements de la diagonale du vide n'ont pas contribué aux plus gros bataillons de « gilets jaunes » car ils sont assez peu peuplés, mais ils ont enregistré la plus forte poussée, le plus fort mécontentement. Ils donnent la signification du mouvement que confirment les slogans les plus fréquents portant sur la hausse du coût des carburants et la disparition des services publics. Les Français qui résident loin des grands centres ont ressenti l'accumulation des mesures dirigées contre l'automobile comme la rupture d'un pacte implicite que l'État avait conclu avec eux. Certes, les services disparaissaient, certes, il fallait s'installer loin des centres dans la zone périurbaine pour se loger à un prix modéré mais, en échange, l'État facilitait la mobilité en entretenant un réseau routier de qualité permettant d'accéder rapidement aux services et en favorisant l'usage du véhicule individuel. Brutalement, ce pacte était remis en cause. Plus grave, l'accumulation récente de mesures anti-automobile allait se poursuivre avec déjà une nouvelle taxe écologique devant prendre effet en janvier 2019 et un contrôle renforcé des véhicules. L'automobile, instrument essentiel du maintien en zone dépeuplée ou en zone périurbaine, était menacée et, avec elle, le choix de résidence de leurs habitants. Dans une enquête d'Ifop – Fiducial menée en novembre 2018 sur l'usage de la voiture, 61 % des personnes interrogées en milieu rural estimaient être « très dépendantes » de la voiture (23 % en région parisienne) et seules 2 % déclaraient n'en être « pas du tout dépendantes » (24 % en région parisienne).

Coût élevé

À la différence d'un réfrigérateur ou d'un poste de télé, la voiture coûte cher. Selon un bilan détaillé, dressé en mars 2018 par l'Automobile club de France, tenant compte de l'amortissement du véhicule, de son entretien, de l'assurance, de la consommation d'essence, des péages, etc., la dépense totale pour une Renault Clio effectuant 18 000 kilomètres par an est de 6 900 euros par an. Pour une Peugeot 308 diesel, avec le même kilométrage, elle s'élève à 9 600 euros. Si l'on vise le maximum d'économie et que l'on roule seulement 8 000 kilomètres avec une Logan, cela revient quand même à 4 700 euros par an. Ces chiffres sont à comparer à ceux du revenu disponible par ménage dont la médiane est de 29 400 euros dans les communes de moins de 10 000 habitants. Or, la plupart des ménages sont motorisés. Dans ces mêmes communes, 48 % possèdent deux voitures ou plus, 43 % une seule et seulement 9 % n'ont aucun véhicule. Le nombre moyen de véhicules par ménage est ainsi de 1,62. Pour un ménage dont le revenu disponible est à la médiane, donc 29 400 euros, qui possède une Clio et une Logan, les frais

automobiles s'élèvent annuellement à 11 600 euros. Ils absorbent un peu plus du tiers de leur revenu.

Les moyennes ou les médianes ne décrivent pas des situations individuelles qui demeurent très variées. Les ménages jouent sur l'âge du véhicule (40 % ont plus de dix ans), sur l'entretien et sur le covoiturage (modestement). Les différences sociales sont cependant faibles en raison de la motorisation générale. Que le chef de ménage soit ouvrier, cadre ou exerce une « profession intermédiaire », le nombre moyen de véhicules par ménage reste à peu près le même dans les communes de moins de 10 000 habitants (1,82 pour les cadres, 1,73 pour les professions intermédiaires, 1,70 pour les ouvriers). L'usage d'une voiture n'engendre pas seulement des pulsions psychologiques, il entame profondément le budget réel des ménages.

Fragilité

Autant qu'on a pu l'observer, les « gilets jaunes » qui faisaient le piquet sur les ronds-points n'appartenaient guère aux catégories les plus pauvres. Ils étaient presque toujours venus avec leur voiture. Ils bivouaquaient avec vivres et boissons. Mais ils étaient vraisemblablement dans des situations économiques fragiles. À cause des traites liées au remboursement de leur logement, à cause de leur pavillon (en moyenne, 0,6 voiture de plus par ménage habitant un pavillon par rapport à un ménage vivant dans un immeuble collectif), des frais engagés pour leurs enfants (car ce sont souvent des familles ayant des enfants jeunes qui habitent en zone périurbaine), l'équilibre de leur budget est difficile. Le vase que la petite goutte de la taxe écologique a fait déborder n'est pas celui des taxes qu'ils payent, ni celui du seul coût de leurs véhicules, mais celui de l'ensemble de leur budget.

On a souvent décrit ces situations comme imposées, comme des relégations en raison du coût du logement en ville ou comme le seul moyen d'échapper au climat régnant dans les cités et autres motifs économiques ou psychologiques. C'est se faire une idée simpliste des comportements humains. La plupart des ménages ne sont pas les victimes de mécanismes sur lesquels ils n'ont pas prise. Ils effectuent des choix sous contraintes, particulièrement raisonnés. Chaque contrainte est un élément pris en compte, mais elle n'est pas la seule à conditionner la décision. Le choix entre un petit appartement à loyer élevé en ville et un pavillon plus spacieux en périurbain par exemple, en fonction de la proximité des écoles, des transports collectifs possibles (si un véhicule tombe en panne), des lieux de travail des membres du ménage, etc. Mais, en optimisant leur choix, les ménages réduisent leur marge de sécurité. Qu'un accident arrive, un licenciement, la maladie d'un enfant, la défaillance grave d'un véhicule... et l'équilibre est compromis. L'une des plaintes récurrentes des « gilets jaunes » portait sur le fait que leur compte en banque devenait débiteur avant la fin du mois, ce qui illustre l'état de tension dans lequel ils se trouvaient, plus que leur pauvreté.

Circonstance aggravante, le niveau d'insécurité a augmenté avec la libéralisation du marché du travail et avec l'éloignement des services publics en milieu rural. De tout ceci, les décideurs n'ont guère eu conscience. Ils vivent en ville (seuls 37 % des ménages d'actifs parisiens possèdent une voiture) et jouissent de revenus assez élevés pour ne pas craindre un déséquilibre de leur budget. À l'appui du rôle central qu'a joué l'automobile dans le déclenchement de la crise des « gilets jaunes », les cités et les centres des grandes villes se sont *a contrario* à peine mobilisés, car le problème ne les concernait guère. Pour les cités, les questions les plus urgentes sont le chômage, en particulier celui des jeunes,

et la discrimination pour cause raciale. Ainsi, la crise des « gilets jaunes » est l'inverse de la révolte des banlieues de 2005. Le racisme et le chômage d'une importante population jeune n'avaient pas mobilisé les habitants des zones rurales en 2005. Le coût grandissant de l'automobile et son discrédit ne concernent guère les habitants des cités et des centres-ville en 2018.

Nous décrivons ici le point de départ de la crise, le moment où elle possède une grande cohérence. Mais, le gouvernement ne l'ayant pas comprise, de multiples demandes et mécontentements se sont agrégés qui ont rendu toute synthèse et donc toute réponse politique impossible. Le gouvernement ne peut pas à la fois réduire les taxes et maintenir des services peu rentables en zone rurale. Même le référendum d'initiative populaire (RIC) qui parut unifier les demandes du mouvement ne figure pas dans la liste disparate des 42 revendications qui fut établie par une partie des « gilets jaunes ».

« Une révolte ? – Non, Sire, une révolution. »

On connaît la réponse authentique ou apocryphe que fit le duc de La Rochefoucauld-Liancourt à Louis XVI au soir du 14 juillet 1789. De même, les comparaisons de la crise des « gilets jaunes » avec les révolutions passées sont allées bon train. Il est cependant plus exact de rapprocher le mouvement présent d'éruptions spontanées récentes, comme celle du mouvement « Chasse, pêche, nature et tradition » (CPNT), dont le candidat Jean Saint-Josse avait obtenu 4,2 % des voix à l'élection présidentielle de 2002, ou bien celle du mouvement des « bonnets rouges », plus local, mais portant sur une revendication voisine de celle des « gilets jaunes ».

Dans les deux cas, la géographie du mouvement échappe aux clivages politiques traditionnels, tout comme celle initiale des « gilets jaunes ». Par exemple, dans la baie de Somme, Saint-Josse dépasse les 25 % de suffrages aussi bien au nord, agricole et traditionnellement très à droite, qu'au sud, région de petit étamage, élisant au contraire le député communiste Maxime Gremetz. Même contraste dans un autre bastion de CPNT à la frontière des Landes et des Pyrénées atlantiques. Les « bonnets rouges », dont l'ancrage territorial peut être mesuré par le score de Christian Troadec aux élections régionales, prospèrent, quant à eux, sur la zone de vote communiste du Huelgoat autour de Callac aussi bien que sur l'est du Finistère, centriste.

La géographie des « gilets jaunes » telle qu'elle a pu être saisie le 17 novembre 2018 échappe elle aussi aux tempéraments électoraux habituels. La diagonale du vide passe par des zones à fort vote Rassemblement national (RN) au nord-est pour arriver en pleine zone de droite ou centriste dans le Cantal. Elle n'a pas non plus de rapport avec la répartition des votes en faveur de Jean-Luc Mélenchon, ni avec l'ancienne géographie du Parti communiste. C'est d'ailleurs un point commun à ces mouvements spontanés que d'exprimer des revendications qui ne figuraient pas dans l'agenda des partis politiques. En ce sens, ces mouvements sont apolitiques ou prépolitiques. Est-ce à dire que les « gilets jaunes » sont destinés à disparaître comme leurs prédécesseurs, auxquels on peut ajouter « Nuit debout » ?

Ces mouvements sont apolitiques ou prépolitiques

Il n'y a pas de règle en ce domaine. Les « bonnets rouges » ont rapidement obtenu gain de cause et ne semblent pas s'être reconvertis en « gilets jaunes » mais plutôt en régionalistes. CPNT a progressivement disparu, absorbé par les courants dominants dans sa région : le RN dans la Somme, la République insoumise en Aquitaine. « Nuit debout »

s'est dissipée sans pratiquement laisser de traces. Les *indignados* espagnols, au contraire, sont à l'origine d'un des quatre grands partis ibériques, Podemos, et Occupy Wall Street a propulsé la candidature de Bernie Sanders à la primaire démocrate. Mais cette liste omet le principal, la principale éruption, celle du Front national qui surgit brusquement à l'élection européenne de 1984, engrangeant 11,3 % des voix alors qu'aux législatives de 1978, il avait plafonné à 0,2 % (sa fondation remonte à 1971). Nous allons montrer le rôle d'habitude passé sous silence qu'a joué la voiture dans l'ascension de la famille Le Pen, non leur propre voiture bien sûr, mais celle des électeurs français.

Apparition du Front national

À l'élection européenne de 1984, la répartition des voix portées sur le Front national (FN) est extraordinairement tranchée. Son score est souvent supérieur à 20 % au nord d'une ligne courant de l'embouchure de la Seine au lac de Genève ainsi que dans tous les départements de la frange méditerranéenne. S'y ajoutent la vallée moyenne de la Garonne et l'est de la région Rhône-Alpes. La première stupeur passée, les analystes ont tâché de comprendre l'événement. Ils ont d'abord mis en relation la poussée du FN avec le rapide déclin du vote communiste, passé de 18 % en 1978 à 14,5 % au premier tour de la présidentielle de 1981, puis à 11 % aux européennes. Il est toujours tentant d'imaginer que les extrêmes politiques sont en vases communicants mais, sur le terrain, cela ne fonctionne pas du tout. La géographie des votes communistes en 1978 et en 1981 n'a aucun rapport avec celle du FN en 1984.

Les explications ont alors pioché dans l'argumentaire électoral du FN qui se résume, à peu de chose près, à la lutte contre l'immigration et contre l'insécurité. Effectivement, les immigrés maghrébins ou turcs sont présents dans les départements où le FN obtient ses meilleurs résultats, et ce sont aussi les départements où la criminalité est la plus importante. Un amalgame se produit alors entre criminalité, immigration et extrême droite : l'immigration étant supposée nourrir l'insécurité ; et les deux ensemble, le vote frontiste. Cette construction achoppe sur une difficulté. Bien avant la percée du FN, l'immigration et l'insécurité étaient déjà plus élevées dans les mêmes lieux qu'en 1984. Si elles étaient à l'origine de l'apparition du FN, ce dernier aurait dû se manifester beaucoup plus tôt, dès la fin du XIX^e siècle, dès les années 1930 ou 1960. Mais il a attendu 1984 pour prendre son essor.

Sans nier le terrain que constituaient l'immigration et l'insécurité, une autre cause était nécessaire pour déclencher le vote FN, mais laquelle ? Beaucoup d'explications ont vu le jour sans qu'aucune ne soit en accord avec les données, ou repose sur autre chose qu'une vague concomitance : arrivée de la gauche au pouvoir, montée du chômage, peur du déclassement avec le tassement de la croissance économique, etc.

Cependant, si l'on repart des deux arguments principaux des Le Pen – l'immigration et l'insécurité –, ils ont, sinon une cause commune, du moins un même terrain, l'agglomération de population. Les immigrés qui constituent à l'époque une main-d'œuvre peu ou pas qualifiée sont présents surtout à proximité des industries, donc dans le nord-est du pays, ou dans les villes ou gros village où existe une stratification sociale. Il serait plus difficile pour eux de trouver un emploi dans des régions de bocage. De même, depuis les travaux des criminologues du XIX^e siècle, on sait que la criminalité augmente avec le regroupement de la population. Dès lors, le vote frontiste devrait être plus élevé dans les villes et d'autant plus que celles-ci sont importantes. Or, cela n'a pas été le cas. En 1984, il n'existe pratiquement aucune différence d'intensité du vote FN selon la dimension

des communes françaises. La différence majeure se situe entre départements et, plus précisément, comme on l'a vu, entre de larges zones régionales.

Front national et population agglomérée

Entre les régions françaises, il existe cependant une différence très ancienne de peuplement ou, si l'on préfère, de groupement de la population. Dans une moitié de la France, au moins depuis l'époque carolingienne, les paysans vivaient groupés en villages entourés de champs ouverts ; dans l'autre moitié, au contraire, les paysans étaient dispersés en hameaux, voire en fermes isolées dans le bocage. Aujourd'hui encore, ce partage du territoire reste très visible, que ce soit en parcourant le pays ou simplement en comparant des cartes à échelle fine. Dans tout l'Ouest et le Sud-Ouest, continuent d'exister une multitude de lieux habités alors qu'au Nord-Est et autour de la Méditerranée, les habitations sont groupées en villages dans l'espace rural. Cette différence de peuplement a paru assez importante pour que les recensements la mesurent jusqu'à une date récente. Ils fournissent la part de « population agglomérée » dans chacune des 36 500 communes. Comme on peut s'y attendre, cette géographie reste immuable, malgré l'exode rural et la croissance urbaine. La pierre résiste plus au temps que les hommes.

Or la carte de l'importance de la population agglomérée est pratiquement un décalque de celle de l'importance des scores du FN. Prenons pour exemple la situation en 1872. La population est massivement agglomérée au nord de la ligne Le Havre-Genève rencontrée plus haut pour le FN. Forte agglomération aussi sur les rivages méditerranéens comme pour le FN, ainsi que dans l'est de la région Rhône-Alpes. La seule différence notable concerne la vallée moyenne de la Garonne et les départements des Pyrénées, de l'Ariège à l'Atlantique. Pour donner une idée de l'importance des différences, on peut comparer le département de la Marne en pays de champs ouverts à celui de l'Ille-et-Vilaine en pays de bocage, tous deux comprenant une ville importante. En 1872, 95 % de la population de la Marne vit en agglomération alors que seulement 25 % de celle d'Ille-et-Vilaine est dans ce cas, les 75 % restants constituant la « population éparse », celle disséminée en fermes et hameaux isolés.

La différence que, sans la trouver, on avait cherchée plus haut entre villes et campagnes, se situe en fait à l'intérieur des campagnes, opposant les plaines ouvertes et leurs villages au bocage et ses hameaux. L'écart d'intensité de la migration et de la criminalité entre ces deux France devient compréhensible. L'adage favori des criminologues le dit sans ambages : l'agglomération de population est criminogène. Dans les années 1890, Alphonse Bertillon (1853-1914) avait été jusqu'à mettre en relation le nombre de crimes commis à Paris avec la largeur des rues. Quant aux migrations, le regroupement de population leur est favorable car il entraîne une stratification sociale plus marquée et il ménage des possibilités d'habitat et d'emploi, même précaires, pour le nouvel arrivant. Pour s'en persuader, il suffit d'imaginer les perspectives qu'aurait un migrant dans une ferme vendéenne, comparée à celles qu'il trouverait dans un village picard ou lorrain.

Si l'on dispose maintenant d'une cause en amont des deux prétendus déterminants du vote FN, l'énigme de ce vote n'en devient que plus profonde. Pourquoi le regroupement de population pousserait-il à voter pour l'extrême droite ? Pour le comprendre, il faut faire un grand saut dans le passé, avant de revenir à un présent immédiat.

« Ainsi le passé commande le présent. »

Dans un ouvrage remarquable, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française* (1931), Marc Bloch (1886-1944) a analysé en détail la formation et le maintien pendant plus d'un millénaire des champs ouverts et des bocages. Il a montré leur lien avec l'usage, d'un côté de la charrue, de l'autre de l'araire, et avec la pratique de l'assolement triennal pour les premiers, biennal pour les seconds. Surtout, il a mis en lumière comment ces causes matérielles concouraient à des différences de mentalité : « Un régime agraire ne se caractérise pas seulement par une succession de cultures. Chacun d'eux forme un réseau complexe de recettes techniques et d'organisation sociale », écrivait-il. Dans les régions de champs ouverts, la pression de la petite communauté villageoise était très forte. Non seulement les travaux agricoles étaient effectués en commun mais on ne pouvait pas choisir la culture que devait porter sa parcelle. Le terroir était divisé en trois « soles », chacune entièrement vouée à l'une des trois étapes de l'assolement. On ne pouvait pas couper les blés à la faux mais à la serpette car il fallait laisser un chaume assez haut que chacun pouvait récupérer. Les animaux domestiques étaient rassemblés dans un troupeau commun qui paissait sur l'ensemble des jachères. Dans les prairies, seul le « premier poil », c'est-à-dire le premier fauchage, appartenait au propriétaire. Au contraire, dans les bocages, chacun était maître de sa parcelle. Non seulement il choisissait quelle culture y mettre, mais aussi il possédait les droits de pâture pour ses bêtes. À propos des villages de l'Est, Bloch note : « Un pareil régime n'a pu naître que grâce à une grande cohésion sociale et à une mentalité forcément communautaire. » À cela s'opposait « par une étonnante antithèse », le régime « des enclos » marqué par un « individualisme ambiant ». Pour échapper tant soit peu à une communauté presque étouffante, les habitants des villages des pays de champs ouverts conservaient autour de leurs maisons un jardinet clos où ils pouvaient cultiver légumes et fruitiers. À l'inverse, les villages du bocage comprenaient des communs, landes et terres plus ingrates qui pouvaient être temporairement appropriées par n'importe quel habitant, principalement ceux qui étaient à l'étroit, ce qui ouvrait un peu à des pratiques communautaires.

Ainsi, « les caractères matériels n'étaient que le signe de réalités sociales profondes ». Deux sociabilités opposées coexistaient en France. Dans les pays de champs ouverts, il fallait conserver un peu d'intimité, d'indépendance, se garder d'une communauté envahissante. Dans les bocages, il fallait au contraire lutter contre un trop grand isolement, aller vers les autres, d'où ces fêtes et ces noces bretonnes qui duraient parfois plusieurs jours ou ces maraîchinages vendéens grâce auxquels les couples se formaient, le dimanche après la messe, à l'étage des auberges. Jusque dans les années 1960, ces caractéristiques n'ont pas beaucoup changé, malgré l'exode rural. Ceux qui restaient conservaient leurs mœurs. Ceux qui partaient restaient imprégnés par la mentalité de leurs lieux d'origine. Mais c'étaient les derniers feux.

Irruption de la voiture

Dans les années 1950, la voiture individuelle était un apanage de la classe supérieure. En 1950, seuls 2,3 millions de ménages en possédaient une. Rapidement, cet équipement s'est généralisé : 6 millions de véhicules en 1960, 13,5 millions en 1970 et 21 millions en 1980. La liberté de mouvement que procure l'automobile a eu des effets radicalement opposés sur les deux types de peuplement. Dans les régions de champs ouverts où, de surcroît, les villages étaient assez petits, ils se sont vidés de leurs commerces et de leurs services. Les habitants ont échappé à la communauté, partant travailler à l'extérieur et s'y ravitailler. Leur mentalité qui tendait à les protéger de la communauté s'est retrouvée désassemblée car privée de cette communauté. Pour employer le jargon moderne, ils ont

perdu le lien social sans aptitude à le recréer facilement ; ou, selon le jargon sociologique, ils sont tombés en état d'anomie.

Le spleen social que la voiture avait engendré

Au contraire, dans les pays de bocage, la voiture a tiré les habitants de leur isolement dans leurs fermes et leurs hameaux. Désormais, au lieu de se rendre au bourg seulement pour la messe dominicale ou pour le marché, ils pouvaient y aller en quelques minutes au moindre prétexte et rencontrer leurs compatriotes. L'usage de la voiture allait dans le sens de leurs tendances profondes à surmonter l'isolement tandis qu'il allait en sens contraire des tendances des habitants des pays de champs ouverts à maintenir une distance minimale d'avec leur communauté.

Dans les pays ouverts où la disparition de la communauté avait créé un trouble, aucun parti politique ne prenait en compte le malaise ou le *spleen* social que la voiture avait engendré. Le Front national est alors apparu comme un recours, en partie car il était hors des formations politiques traditionnelles, en partie car ses deux marottes – l'étranger et la sécurité – convenaient à l'état d'esprit des populations ainsi troublées. L'étranger, parce que leurs voisins et leurs proches dans l'espace étaient en train de devenir des étrangers, ce que Jean-Marie Le Pen traduisit par un slogan célèbre dans lequel il disait préférer ses enfants à ses cousins et ses cousins à ses voisins. La sécurité, car la perte de repères traditionnels mettait en état d'insécurité, quelle que soit la réalité de la menace qui était en fait bien plus faible dans les campagnes que dans les grandes villes. On retrouve chez les « gilets jaunes » des comportements analogues lorsqu'ils célèbrent les retrouvailles sociales qu'ils vivent sur les ronds-points, exprimant, de cette manière, la solitude de leur état précédent.

Deux faits importants corroborent ces raisonnements. D'abord, la répartition à large échelle du vote FN a très peu changé en trente-cinq années, avec une concentration qui demeure dans une grande bande nord-est et dans les départements méditerranéens. Ensuite, parce que les scores qui étaient initialement très proches dans les grandes villes, les petites et les communes rurales s'est progressivement accentué dans ces dernières et affaibli dans les premières. Au premier tour de l'élection présidentielle de 2017, Marine Le Pen est tombée au-dessous de 5 % à Paris, mais a dépassé 30 % dans les communes de moins de 500 habitants. La vérité du vote s'est, au fond, rapprochée de son épiscentre.

Anthropologie automobile

Contrairement à ceux, notamment des ministres, qui ont affirmé qu'il existait une concordance entre le Rassemblement national et les « gilets jaunes », les deux mouvements procèdent de causes différentes dont le principal point commun n'est ni politique ni économique, mais « automobile ». Dans un cas, l'installation de la voiture au centre de la vie quotidienne ; dans l'autre, le début de son éviction et, dans les deux cas, l'impact que cela a provoqué sur les mœurs ou, en termes plus savants, leur répercussion anthropologique.

L'automobile est presque invisible dans les sciences sociales. À part le recensement, les enquêtes d'opinion qui ventilent systématiquement leurs résultats par classe sociale, par niveau d'éducation et par âge, ne s'intéressent pas à la motorisation des interviewés. Trop souvent, l'évolution des mœurs est déconnectée de celle des techniques. Or les mœurs ne possèdent guère de dynamisme autonome. Rémanences du passé à la manière du rayonnement fossile à trois degrés, vestige du big-bang, elles ne changent que sous la

pression d'événements externes, le plus souvent techniques, dont elles ne sont pas la cause. L'apparition de la voiture et sa généralisation ne sont pas la conséquence des tendances communautaires des pays de champs ouverts ou des tendances individualistes des pays de bocage, mais le résultat d'une invention localisée qui s'est propagée comme une épidémie atteignant de plein fouet les mœurs.

Les exemples passés prouvent pourtant que l'extension de nouvelles techniques de communication a bouleversé les sociétés plusieurs fois au cours de l'Histoire. L'anthropologue Jack Goody (1919-2015) a montré comment l'apparition et la généralisation de l'écriture depuis Sumer ont bouleversé la politique et permis la création de grands États. Plus près de nous, avec Gutenberg, l'imprimerie a, à son tour, modifié la société, facilitant par exemple la conversion au protestantisme. Aujourd'hui, on scrute avec attention les développements d'Internet et des réseaux sociaux. On souligne leur rôle dans l'apparition et le déroulement des mouvements récents, les *indignados*, Occupy Wall Street, « Nuit debout », le « mouvement des places », le « printemps arabe » et, bien sûr, les « gilets jaunes ».

Les transformations de la mobilité physique attirent moins l'attention que ceux plus cérébraux de l'information. Certes, les économistes et les démographes ont montré les transformations sociales qu'ont opérées les chemins de fer, et auparavant les canaux. Mais la sociologie, l'anthropologie et la science politique ont peu prêté attention à ces phénomènes physiques et en prêtent aussi peu au rôle de la voiture, comme si cet objet trop commun ne méritait pas l'intérêt que l'on porte aux hautes manifestations humaines, structures sociales, structures de la parenté et systèmes politiques.