

« Gilets jaunes » - Note 1 : La mobilisation contre les 80 km/h : un signe avant-coureur du mouvement des « gilets jaunes »

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

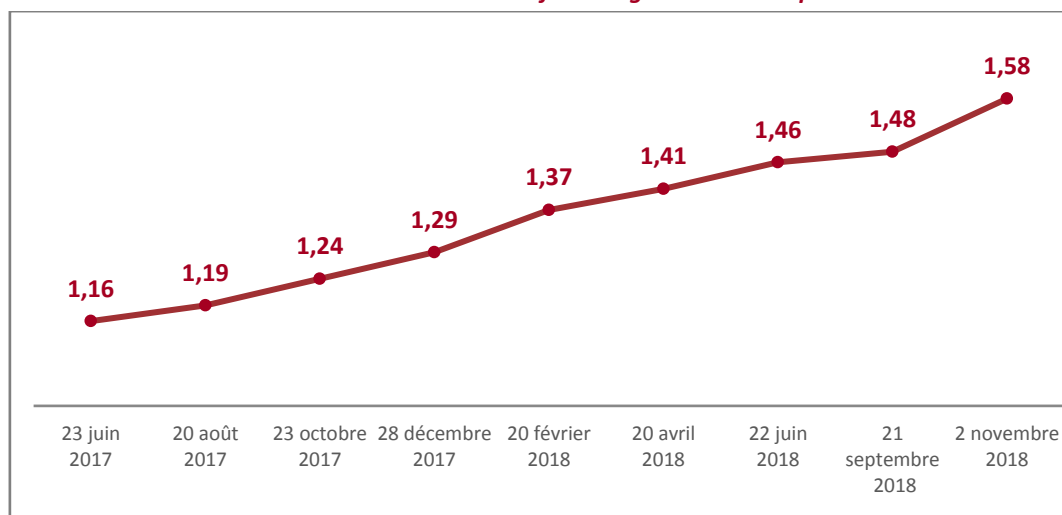
Dès qu'a été annoncé le projet d'abaisser de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes secondaires, cette mesure a suscité un fort rejet. En janvier 2018, un premier sondage indiquait que 71% des Français y étaient opposés, et que près d'une personne sur deux y était totalement opposée (46%). 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 en ce début de quinquennat, cette mesure a profondément marqué les esprits. Ainsi, en février 2018, pas moins de 74% des Français avaient évoqué ce sujet avec leurs proches, ce thème se plaçant en deuxième position des conversations de nos concitoyens, telles que mesurées mensuellement, dans le cadre du tableau de bord politique Ifop-Fiducial pour *Paris-Match*. Ce thème a même gravi la première marche du podium, avec 72% des Français en ayant parlé avec leurs proches, en juillet 2018 au moment de l'entrée en vigueur de cette mesure.

Hormis ce large écho mesuré au travers des enquêtes d'opinion, la forte sensibilité d'une bonne partie de la population s'est également traduite par des mobilisations lancées à l'initiative d'associations, telles que 40 millions d'automobilistes, ou la Fédération française des motards en colère (FFMC) qui, à elle seule, a mené plus de deux cent cinquante actions sur le territoire, durant les mois précédant l'entrée en vigueur de cette mesure. Rien que le week-end des 14 et 15 avril 2018, près de trente rassemblements ont été organisés en région parisienne et en province, par différents collectifs et associations. Cette mobilisation contre les 80 km/h a constitué un signe avant-coureur de l'exaspération des conducteurs qui allaient s'exprimer avec plus de force, quelques mois plus tard. Mais cette mobilisation a également fait office de galop d'essai avant le mouvement des « gilets jaunes ». On retrouve en effet certains acteurs dans les deux mouvements, des

répertoires communs d'actions et les mêmes types de critiques et d'arguments¹. Ainsi, les collectifs et les associations qui se sont mobilisés à l'époque ont repris du service, contre la hausse des taxes sur le carburant. Les rassemblements contre les 80 km/h se sont par ailleurs déroulés de manière décentralisée, dans toutes les régions françaises, préfigurant la diffusion sur tout le territoire des nombreux points de blocage des « gilets jaunes ». Enfin, le ras-le-bol fiscal des conducteurs était déjà au cœur de cette mobilisation, comme en témoignent par exemple ces slogans aperçus dans la manifestation des motards à Paris le 30 juin : « Non à la ssécurité rentière », « État bandit », « Halte au racket, Manu » ou bien encore « Édouard aux besoins d'argent² ».

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

Juin 2017-novembre 2018 : une très forte augmentation du prix du diesel



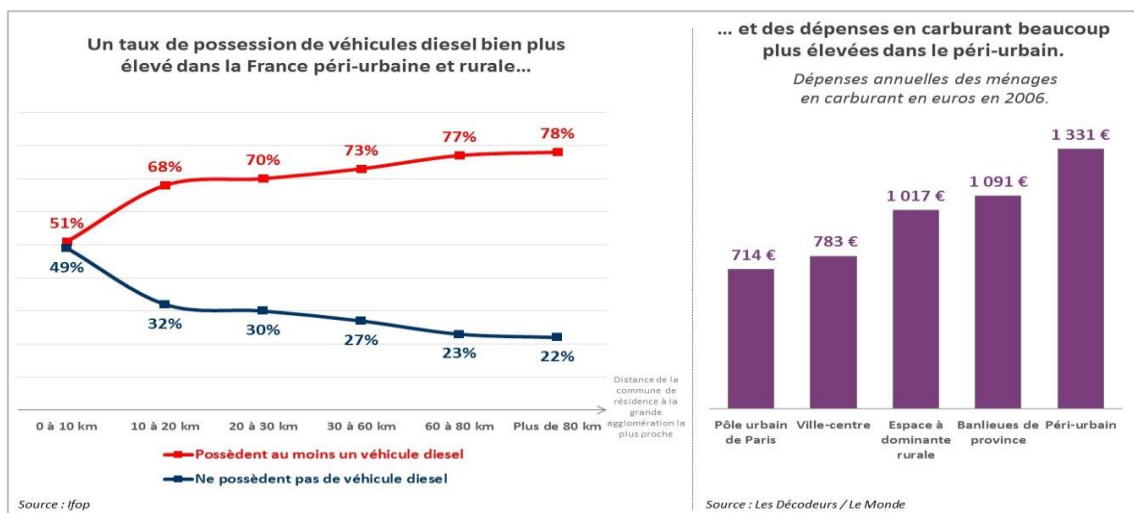
[En euros par litre]

Le mécontentement s'est manifesté avec encore plus d'intensité dans les zones rurales et périurbaines car, comme le montrent les données de l'Ifop, le taux de possession de véhicules diesel est bien plus élevé en zones rurales et périurbaines qu'ailleurs. Quand seule la moitié des ménages habitant à moins de dix kilomètres du cœur d'une des principales aires urbaines françaises possède un véhicule diesel, ce taux grimpe de près de 20 points dès que l'on s'éloigne de seulement 10 kilomètres du centre-ville (68%), pour atteindre jusqu'à 77% parmi les personnes habitant à plus de 60 kilomètres d'une grande agglomération³.

¹ Dans un article très intéressant, Vincent Glad fait remonter la genèse du mouvement des « gilets jaunes » à une première mobilisation organisée le 27 janvier 2018 à Périgueux. Initiée sur les réseaux sociaux pour protester contre l'annonce des 80 km/h, cette manifestation agrégera d'autres motifs d'insatisfaction (vie chère, hausse des taxes liées à l'automobile, hausse de la CSG...) et prendra la forme de blocages de la circulation sur les ronds-points de Périgueux et d'autres villes où le slogan « Macron, démission » retentira précocement. Cf « Comment les gilets jaunes sont nés en janvier sur un rond-point de Dordogne ». In *Libération* 14/12/2018.

² Voir « Limitation de vitesse à 80 km/h : des motards manifestent leur colère à Paris », *Le Monde*, 30 juin 2018.

³ Voir à ce sujet : *Emmanuel Macron et les catégories populaires*, Ifop Focus, n° 169, octobre 2017.



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 donc mécaniquement beaucoup plus rude dans ces milieux qui sont nettement plus dépendants de la voiture pour se rendre au travail et pour accomplir les trajets quotidiens ; ces mêmes milieux étant beaucoup plus souvent équipés de véhicules diesel et pour qui le coût d'un changement de voiture peut se révéler hors de portée, et ce malgré les aides publiques disponibles⁴. C'est dans ce contexte hautement inflammable qu'est intervenue l'annonce gouvernementale de la hausse des taxes sur les carburants et en particulier sur le diesel. Signe de l'extrême sensibilité de l'opinion à ce sujet, la hausse des carburants se classait en tête des conversations des Français en novembre 2018, avec 75% de personnes interrogées ayant parlé de ce sujet avec leurs proches.

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



⁴ 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.

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

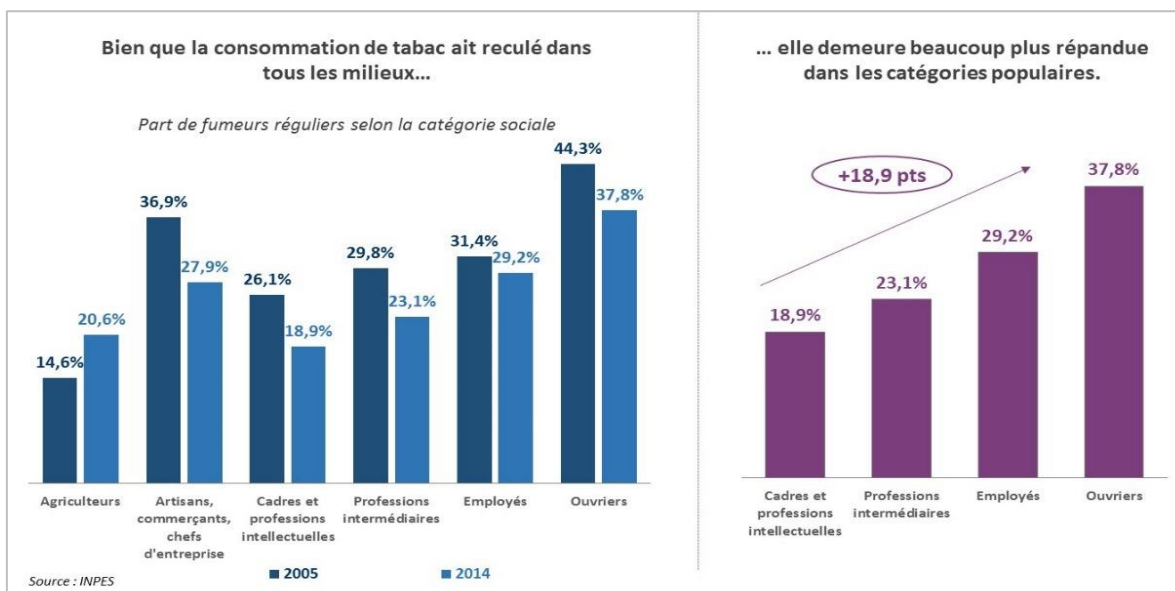
Toutes choses étant égales par ailleurs, le prix du carburant apparaît aussi sensible dans notre société que l'était le prix du blé sous l'Ancien Régime. Ce gouvernement a sans doute sous-estimé cet axiome de base, comme d'autres avant lui. Ainsi, en septembre 2000, le gouvernement Jospin, qui avait octroyé d'importantes baisses d'impôt quelques mois auparavant, et qui se pensait donc relativement à l'abri de toute grogne sociale, fut complètement pris au dépourvu quand l'opinion publique soutint très massivement les transporteurs routiers demandant une baisse de la fiscalité sur les carburants, pour compenser l'envolée des prix à la pompe⁵. 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. Ainsi, le gouvernement Philippe a également été confronté à une puissante vague de contestation qu'il n'avait pas vue venir.

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

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

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

⁵ Selon un sondage CSA réalisé pour *Le Parisien*, 88 % des sondés soutenaient (64 %) ou avaient de la sympathie (24 %) pour ce mouvement.



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

Du fait de la persistance de différences importantes en termes de mode de vie et de consommation, certaines annonces fiscales justifiées au nom d'impératifs de santé publique ou environnementaux, qui peuvent apparaître comme relativement acceptables pour les CSP+ et les leaders d'opinion, sont en fait beaucoup moins bien reçues par les catégories populaires. C'est le cas par exemple en matière de consommation alimentaire. D'après une enquête de l'Ifop pour la Fondation Pileje, réalisée en 2015⁶, si 43% des cadres étaient plutôt favorables à ce que les pouvoirs publics taxent davantage le sucre et les matières grasses, cela n'était le cas que de 29% des ouvriers.

Ce fut également le cas pour le tabac, lors de l'augmentation substantielle du prix intervenue en mars dernier, qui s'inscrivait dans l'objectif plus global de la ministre de la santé du passage du prix du paquet de cigarettes à 10 euros dans les prochaines années. Cette mesure fut ainsi massivement approuvée par les cadres et professions intellectuelles et supérieures (favorables à 72%), les fumeurs réguliers étant peu nombreux dans ce groupe social, par ailleurs plus sensible à la santé et à la prévention. Elle fut, en revanche, majoritairement rejetée par les ouvriers (55%). Les employés, parmi lesquels on compte moins de fumeurs réguliers que parmi les ouvriers, étaient, quant à eux, très partagés.

Au printemps 2018, la conjonction de la hausse des prix à la pompe et de celle du paquet de cigarettes, combinée à l'annonce sur l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/heures (laissant augurer davantage d'amendes et de points perdus sur les permis de conduire) et le durcissement du contrôle technique pour les véhicules diesel⁷, créa un cocktail particulièrement détonnant notamment dans les milieux populaires.

⁶ 1002 personnes interrogées on line du 2 au 3 septembre 2015.

⁷ Entré en vigueur le 20 mai 2018, ce changement occasionna un pic d'activité dans les garages en avril et mai pour ne pas subir les effets de la nouvelle réglementation.

Dans ces groupes sociaux plus qu'ailleurs encore, l'augmentation des prix à la pompe (à laquelle ils se rendent régulièrement) tout comme la hausse régulière du prix du tabac constituent l'illustration la plus criante de cette hausse subie des dépenses contraintes qui grève leur budget. Ces hausses sont d'autant moins supportables que beaucoup de ces Français perçoivent la pompe à essence et le débitant de tabac comme le principal collecteur de taxes (toute une partie de cette population n'étant pas ou peu assujettie à l'impôt sur le revenu⁸). Parmi ceux qui sont dépendants de la voiture et qui de surcroît fument, cette ponction fiscale intervenue au cours de l'année 2018 a été très douloureuse. Sur la base du kilométrage moyen d'un véhicule diesel en France (près de 16 000 kilomètres parcouru par an), la hausse des prix du diesel sur l'année 2018 a ainsi représenté un surcoût d'environ 200 euros pour un automobiliste. Si parallèlement, ce dernier fume un demi-paquet de cigarettes par jour, l'augmentation du prix du tabac s'est traduite par une hausse de son budget tabac de près de 180 euros par an⁹.

Le montant de chacune de ces deux hausses correspond peu ou prou à la baisse intervenue sur la taxe d'habitation. S'il n'existe pas de chiffre moyen sur ce qu'a représenté la réduction d'un tiers de la taxe d'habitation¹⁰ intervenue en 2018, d'après *Le Parisien*, la DGFIP a calculé qu'en Ile-de-France par exemple, elle représentait en effet un montant moyen de 190 euros par foyer fiscal concerné par la mesure. Cela a bien entendu conforté l'idée, très ancrée dans l'opinion depuis des années, que toute baisse des prélèvements obligatoires accordée et annoncée par l'Etat est immédiatement compensée, ou contrebalancée, par une hausse subreptice de la fiscalité indirecte. Dans le langage commun, cette attitude des pouvoirs publics est décrite par la formule suivante : « *Ils nous reprennent en fait d'une main ce qu'ils nous ont donné de l'autre* ». Cette perception nourrit mécaniquement un procès en duplicité vis-à-vis de l'Etat, et alimente ressentiment et colère notamment parmi « *les gars qui fument des clopes et qui roulent au diesel* » pour reprendre les mots de Benjamin Griveaux. Comme nous le verrons dans une note suivante, le mouvement des « gilets jaunes » rencontrera ainsi un écho particulièrement fort dans la population la plus dépendante de la voiture. Les fumeurs ne seront pas en reste puisque la proportion de personnes se définissant comme « gilets jaunes » s'établira à 27% parmi les fumeurs réguliers, et à 22% parmi les fumeurs occasionnels, contre seulement 17% auprès des anciens fumeurs et 10% parmi les personnes n'ayant jamais fumé.

Jérôme Fourquet – Directeur du Département Opinion et Stratégie d'Entreprise de l'Ifop

Retrouvez toutes les analyses Ifop Focus sur www.ifop.com

Ces analyses sont publiées par le Département Opinion et Stratégies d'Entreprises de l'Ifop.

Pour tout renseignement complémentaire, merci de contacter :

Jérôme Fourquet – Directeur du Département Opinion et Stratégies d'Entreprises

jerome.fourquet@ifop.com

⁸ Parmi les ouvriers et employés, la proportion d'assujettis à l'impôt sur le revenu n'est que de 30% contre 45% dans l'ensemble de la population. On notera que parmi les personnes qui se définissent comme « gilets jaunes » cette proportion (34%) est également sensiblement inférieure à la moyenne nationale.

⁹ Cette hausse substantielle du « budget cigarettes » de ménages n'est pas passée inaperçue puisque d'après l'AFP, le volume de cigarettes vendues en 2018 a reculé de 9,3% par rapport à 2017.

¹⁰ Les situations variant très sensiblement selon les communes.