

Les aménageurs territoriaux en première ligne face au coût de la mobilité : le regard de Jérôme Fourquet



Jérôme Fourquet, directeur du département Opinion de l'Ifop

Confrontés à la crise de l'Etat-providence et à la fragmentation d'une société française en manque de valeurs communes, les territoires peuvent-ils faire émerger de nouvelles solidarités ? Sont-ils touchés, au contraire, par les mêmes divisions que le tissu national, avec leurs grandes métropoles à l'aise dans la mondialisation, et leurs périphéries en voie de sécession morale ?

Nul ne pouvait mieux répondre à cette question que Jérôme Fourquet dont l'essai, *L'archipel français, naissance d'une nation multiple et divisée* (Seuil, mars 2019), s'est imposé, en quelques semaines, au cœur du débat d'idées. Dans l'entretien qu'il a accordé à Thierry Hory, président de SEBL Grand Est, Jérôme Fourquet, directeur à l'institut de sondage Ifop et politologue acéré autant que réputé, insiste sur ce qui constitue l'un des éléments déclencheurs du mouvement des "Gilets jaunes" : le coût croissant de la mobilité. Un problème brûlant pour la résolution duquel il propose des pistes. Tout en voyant dans les aménageurs territoriaux de possibles médiateurs.

Pourquoi INTEREST

Concevoir l'aménagement du territoire avec comme perspective le développement économique, en usant du formidable levier de l'intelligence territoriale – l'intelligence économique appliquée aux territoires – tel est l'objectif stratégique que se fixe aujourd'hui SEBL Grand Est. Dans cet esprit, la lettre INTEREST – L'Intelligence territoriale Grand Est – a vocation à être une plate-forme de réflexion où des experts de premier plan, issus d'horizons différents, livrent leurs analyses et proposent des pistes d'action pour optimiser les ressources de notre région.

Plus que jamais, il s'agit d'approfondir notre réflexion, de créer de nouveaux réseaux, d'être agiles et proactifs dans une démarche stratégique sur le long terme... Dans la guerre économique planétaire, l'enracinement local et la mise en valeur des identités comme des ressources constituent des critères différenciants et positifs, à même d'optimiser nos atouts vis-à-vis de nos partenaires, sur nos territoires comme à l'international.

Si l'unité nationale se fragmente, le politologue que vous êtes décèle-t-il le même mouvement à l'échelon des territoires ? Sont-ils touchés de la même manière par "l'archipellisation" qui frappe la société française ou voyez-vous, dans vos études, émerger des valeurs spécifiques selon les régions ?

Cette fragmentation sans précédent de la société française sur des bases sociologiques, culturelles ou démographiques s'observe aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'échelle territoriale, depuis la région jusqu'au département. Comment cela se traduit-il ? D'abord, par le phénomène de métropolisation sur lequel Christophe Guilluy a beaucoup écrit, à savoir la distinction entre les grandes métropoles (jadis "d'équilibre") et ce qu'il appelle la "France périphérique". Ces métropoles sont celles qui tirent leur épingle du jeu dans la mondialisation ; la France

périphérique, c'est leur *hinterland*, cette France qui, depuis l'automne 2018, fait la "une" avec le mouvement des Gilets jaunes, après avoir donné corps au vote protestataire depuis le début des années 1990.

L'un des lieux typiques de cette rupture, c'est Bordeaux. Pourquoi la préfecture de la Gironde a-t-elle été l'épicentre de la révolte ? Parce qu'ici, le phénomène de métropolisation s'est accompli avec retard – en gros sous les mandats d'Alain Juppé – et, du coup, plus brutalement qu'ailleurs. A Bordeaux, en 2017, pas moins de 40 paquebots de croisière ont débarqué des passagers ; Airbnb règne en maître dans l'immobilier, bref pour beaucoup de Girondins de la périphérie, la ville n'est plus faite pour eux. Ils s'en sentent exclus et pour tout dire, non désirés.

Nantes, en revanche, où le phénomène de métropolisation a été plus progressif (une bonne trentaine d'années, contre

A Bordeaux, où le mouvement des Gilets jaunes a été le plus violent, le prix de l'immobilier a été multiplié par 2,7 en quinze ans.

une petite quinzaine pour Bordeaux), a été moins concernée par cette montée en puissance de la contestation. Et ce n'est pas un hasard : autour de Nantes, existe une armature urbaine ancienne et très dynamique, avec des villes comme Saint Nazaire, Cholet ou la Roche-sur-Yon. Ce qui est moins le cas autour de Bordeaux dont le développement est apparu singulier, pour ne pas dire propice au creusement des inégalités. Paramètre très intéressant : le prix de l'immobilier. A Bordeaux, il a été multiplié par 2,7 en quinze ans. Au début des années 2000, le mètre carré valait à peu près la même chose qu'à Nantes. Aujourd'hui, c'est 1300 euros de plus en moyenne.

La région Grand-Est qui regroupe les trois anciennes collectivités Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, se trouve naturellement plus intégrée au tissu économique de ses voisins (la Suisse, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique) que d'autres régions. Soixante ans après le traité de Rome, cette distinction entre zones frontalières et non frontalières se traduit-elle par des perceptions différentes de l'Europe et de ses enjeux ?

C'est évident, mais là encore, avec des nuances, car aucune région, je dis bien aucune, n'échappe aux dichotomies dont je viens de parler. Ceux qui sont à proximité d'une zone particulièrement dynamique (les Mosellans qui vivent au contact du Luxembourg, les Alsaciens de la région de Wissembourg, en symbiose avec l'Allemagne, ou ceux de l'agglomération mulhousienne, avec Bâle et la Suisse) sont évidemment dans une situation bien meilleure que les autres. Mais un observateur attentif ne peut s'empêcher de noter que 20, 30, 40 km plus loin, le vote protestataire augmente à mesure qu'on s'éloigne de la frontière...

L'engagement pro-européen ou, au contraire, euro-sceptique, dépend aussi d'autres facteurs, en particulier culturels et, jusqu'à une date récente, religieux. La carte du vote "oui" à Maastricht (1992) ou à la Constitution européenne (2005) est inséparable, par exemple, de la tradition démocrate-chrétienne qui a longuement imprégné la Bretagne ou l'Alsace ; celle du "non" recoupe majoritairement les régions déchristianisées de longue date. Dans l'engagement pro-européen d'un territoire comme l'Alsace, la proximité de la frontière et la tradition démocrate-chrétienne ne sont d'ailleurs pas les seules explications : il existe aussi une habitude communautaire ancestrale qui conduit les populations à ne pas tout attendre de l'État. Une école

libre très présente, des réseaux patronaux organisés, une identité culturelle bien affirmée : tout cela éloigne de la tradition jacobine. Laquelle, en revanche, est beaucoup, plus présente en Champagne, sensible à l'attraction du bassin parisien...

La crise des Gilets jaunes a montré combien l'opinion était sensible au maintien du service public, celui des transports en particulier. La perception négative du désengagement de l'État (ou ce qui revient au même, du choix exclusif des grandes lignes ferroviaires par rapport aux dessertes locales) a-t-elle pour corollaire de transférer vers les régions la demande d'aménagement du territoire ?

Quand on regarde la carte de la mobilisation des Gilets jaunes, on s'aperçoit que la France qui s'est principalement reconnue dans le mouvement est celle de l'étalement urbain. Celle des pavillons dont les foyers possèdent, par nécessité, deux voitures, et pour qui la hausse des taxes sur le carburant est devenue insupportable. Pourquoi ? Parce qu'elle s'ajoute à la part croissante de la consommation "technologique" dans le budget des ménages : facture mensuelle d'internet, de téléphones etc.

Nos sondages sont très clairs : alors qu'en janvier, au sommet de la politisation du mouvement, il n'était question, à entendre les porte-parole proclamés ou autoproclamés des Gilets jaunes que d'ISF ou de RIC (Referendum d'Initiative citoyenne), la variable qui nous permettait de savoir le plus sûrement qui était Gilet jaune ou qui ne l'était pas, était la question suivante : avec quelle intensité vous servez-vous de votre voiture pour aller travailler ?

On voit combien la localisation est importante pour comprendre un phénomène social de cette ampleur dont les racines sont structurelles beaucoup plus que conjoncturelles, même s'il a fallu quelques étincelles pour le déclencher... Cette territorialisation du coût des transports explique que les banlieues, dont la dépendance à la voiture est moindre, grâce notamment au maillage du transport public, soient restées très largement à l'écart. C'est dire combien les aménageurs territoriaux se trouvent confrontés en première ligne à la question centrale du coût de la mobilité. Dans son dernier ouvrage, *Théorie de la justice spatiale* (Odile Jacob), le géographe Jacques Lévy démontre que, pour un ménage, l'addition du budget logement et du budget transport équivaut à la même chose quel que soit le territoire de résidence. Ce qui change du tout au tout, c'est la répartition interne de la dépense. En gros, on dépense plus d'argent pour moins d'espace dans les centres urbains où l'on dépense moins en transports, tandis qu'on gagne de l'espace pour

La territorialisation du coût des transports explique que les banlieues dont la dépendance à la voiture est moindre, soient restées en dehors du mouvement Gilets jaunes...

un prix moindre dans les zones périphériques, tout en dépensant beaucoup plus pour les transports. Or les gens qui ont fait ce choix de l'espace – une chambre pour chaque enfant, un jardin etc. – sont souvent les plus modestes. Souhaitant à tout prix devenir propriétaires, ils se sont, en outre, lourdement endettés. La problématique de la transition énergétique les touche donc de plein fouet. Contrairement aux Français qui ont eu à cœur de participer au Grand débat, eux sont très majoritairement dépourvus de moyens alternatifs de transports...

Qui peut résoudre l'équation et comment?

Dès lors que nous ne sommes plus dans une logique nationale et centralisée d'aménagement du territoire, de type Datar (Citroën en Bretagne pour absorber localement l'exode rural, création des villes nouvelles en région parisienne etc.) et que, de surcroît, l'opinion n'est plus prête à accepter sans discuter les décisions prises d'en haut – voir la saga de l'aéroport de Notre Dame des Landes ! – la collectivité territoriale devient la puissance organisatrice numéro un. Desserte ferroviaire locale ou nouvelles lignes de cars : c'est à elle, désormais, de trancher au mieux de l'intérêt des populations... Et, naturellement, en fonction des ressources dont elle dispose.

Les collectivités ont ainsi un rôle fondamental à jouer en matière de co-voiturage. En Bretagne, par exemple, certains Conseils territoriaux ont créé, dans chaque canton, des parkings dédiés qui sont autant de lieux de rendez-vous, mais aussi des sites internet qui permettent de gérer l'offre et la demande.

Si Rennes ne s'est pas spécialement distinguée dans l'épisode des Gilets jaunes, c'est aussi parce que le développement de la métropole a été très équilibré, et qu'il existe des infrastructures de bus qui desservent très efficacement les faubourgs mais aussi et surtout la campagne environnante.

Votre livre démontre qu'une bonne connaissance de l'opinion et de ses ressorts est inséparable du métier d'aménageur territorial. Quelles sont, selon vous, les erreurs à ne pas commettre aux défis du développement économique local ?

Il y en a deux qui aboutissent au même échec. La première : ignorer délibérément les lois du marché qui régissent la métropolisation. Qu'on s'en réjouisse ou qu'on le déplore, c'est un phénomène dont on doit prendre acte, au même titre que la mondialisation. Le nier, c'est le meilleur moyen de casser le moteur du développement économique. Mais à l'inverse, foncer sans se préoccuper des dégâts sociaux est la voie la plus sûre pour créer un blocage, et même des affrontements. Nous y sommes. D'où, pour dépasser cette apparente

L'analyse du Président de SEBL Grand Est Le territoire comme puissance organisatrice



S'il est un observateur de la sociologie française pour qui la crise dite des "Gilets jaunes" n'a pas été une surprise, c'est bien le directeur du département Opinion et stratégies d'entreprises de l'Ifop, Jérôme Fourquet. Depuis près de vingt ans, ce sondeur émérite en même temps que politologue averti, scrute les mutations françaises, les chances qu'elles procurent comme les crispations qu'elles provoquent. Fêré d'histoire politique et de géographie électorale, il a vu ces bouleversements s'incarner dans nos territoires, faire évoluer les mentalités ou susciter de nouveaux besoins. Et au-delà des différences qui caractérisent les régions françaises, il a constaté combien la question de la mobilité et, partant, de son coût, devenait un élément structurant de notre vie quotidienne.

Pour Jérôme Fourquet, la mission des aménageurs locaux est d'anticiper les mutations territoriales afin d'essayer de réduire les fractures qu'elles engendrent.

Alors que l'Etat, absorbé par d'autres tâches, se désengage de l'aménagement du territoire – une tendance lourde qui n'a pas attendu la disparition de la Datar, en 2014, pour se faire sentir – comment ne pas voir qu'il appartient désormais aux décideurs territoriaux de prendre le relais ?

Dans ce contexte, le diagnostic de Jérôme Fourquet est précieux pour tous les acteurs du développement local : c'est celui d'un professionnel de l'opinion qui s'efforce de ne jamais tirer de conclusion sans avoir longuement observé, comparé, pesé et soupesé les phénomènes qu'il étudie. Il connaît la complexité de la mission des aménageurs locaux. Celle-ci ne consiste pas, comme le font malheureusement certains politiques hors-sol, quel que soit leur bord, à faire comme si les mutations territoriales n'existaient pas, mais au contraire, à les anticiper en essayant autant que faire se peut, de réduire les fractures qu'elles engendrent. Or comme le rappelait ici même, en décembre dernier, le professeur Michel Maffesoli, les fractures symboliques sont parfois les plus graves. Avec son expérience irremplaçable d'enquêteur de terrain, rompu à prendre le pouls de la société, Jérôme Fourquet l'illustre excellemment.

Thierry HORY

contradiction, la nécessité absolue de créer du lien entre la métropole et son *hinterland*. Ce peut être, comme on l'a dit, par le biais des transports ; ce peut être aussi en répartissant intelligemment le logement social et en travaillant sur des mécanismes de péréquation financière entre zones de développement inégal. Sans oublier la mise en valeur des filières agricoles locales pour nourrir la métropole en croissance. Cette re-localisation de la consommation est, à mon sens, l'un des moyens les plus efficaces pour réconcilier les deux France. En direction des moins favorisés, c'est un signal puissant adressé à leur contribution au bien commun. Et s'agissant des plus privilégiés, attachés à la transition écologique, c'est une méthode simple d'y contribuer par la mise en place de circuits courts.

Quand vous savez que, dans beaucoup de villes françaises, le premier employeur n'est autre que l'hôpital, voire les maisons de retraite, vous constatez qu'il existe finalement des leviers assez simples pour renforcer les liens entre le centre et la périphérie. Le consommer local en est un, même si ce n'est pas une panacée. Quand on choisit, en revanche, de distendre ce lien, c'est là que se creuse le fossé de l'incompréhension, du ressentiment, et qu'à la première crise grave, s'exprime la tentation de la violence sociale. ■

Aux sources du ressentiment.

Et si la principale fracture territoriale française était d'ordre moral et symbolique? C'est l'une des conclusions de l'*Archipel français*.

"Si, par son dynamisme, l'île capitale irrigue financièrement l'ensemble de l'archipel [...] les réalités et les aspirations des îles populaires et périphériques semblent de plus en plus échapper à ses élites.[...]. Tout se passe comme si une grande partie d'entre elles avait d'ores et déjà fait une croix sur des pans entiers de l'archipel, possessions peuplées par une population aux moeurs et au mode de vie d'un autre temps. En proie à une situation économique assez fragile, du fait de leur éloignement des principales routes commerciales mondiales, ces îles populaires ou périphériques ressentent intuitivement ce dédain et cette morgue. Sur ce terreau prospèrent un sentiment d'abandon et une colère sourde. Bonnets rouges en Bretagne, nationalistes en Corse, cette dissidence électorale favorise ponctuellement la résurgence endémique de quelques îlots. Mais dans une bonne partie de l'archipel (et sur les pourtours les plus éloignés de l'île-capitale), c'est le Rassemblement national qui s'enracine. C'est ainsi que, depuis une trentaine d'années, de nombreuses îles de l'archipel français s'autonomisent politiquement et obéissent de moins en moins aux injonctions de l'île-capitale et de ses élites".

Biographie

Né au Mans en 1973, Jérôme Fourquet, diplômé de l'IEP de Rennes, est titulaire d'un DEA de géographie électorale (Paris VIII, 1995). Entré en 1996 à l'institut de sondages Ifop, il a rejoint CSA Opinion comme directeur d'études de 1998 à 2003, avant de revenir à l'Ifop pour rejoindre son département Opinion et Stratégies d'entreprises, dont il assume successivement la fonction de directeur adjoint puis, depuis 2011, de directeur. Passionné d'histoire politique et de sociologie, mais aussi d'histoire des mentalités, il a mené des travaux sur de nombreux sujets, notamment sur la montée des mouvements protestataires et/ou identitaires, qu'il s'agisse du Front national, de l'euro-scepticisme de droite comme de gauche, ou des intégrismes religieux. Outre plusieurs ouvrages qui font aujourd'hui référence, Jérôme Fourquet a publié de nombreuses notes de conjoncture avec des instituts de recherche comme la Fondation pour l'innovation politique ou la Fondation Jean Jaurès. Collaborateur régulier du *Figaro*, de *L'Opinion*, de *Slate.fr*, *Huffingtonpost.fr* ou *Atlantico.fr*, il intervient régulièrement sur les plateaux de télévision pour donner du sens aux résultats électoraux et relier l'actualité aux mouvements de fond qu'il étudie. *L'archipel français*, paru en mars 2019, est, de ce point de vue, l'aboutissement d'un travail au long cours sur les mutations de la société française.

Jérôme Fourquet

L'archipel français

NAISSANCE D'UNE NATION MULTIPLE ET DIVISÉE

OÙ ALLONS-NOUS ?

SEUL

Pour en savoir plus

Parmi les principaux ouvrages publiés par Jérôme Fourquet sur les grandes ruptures politiques et sociologiques des dernières années, citons notamment : *Le voisin de Mohamed vote FN*, Editions de l'Aube, 2015 ; *L'an prochain à Jérusalem, les juifs de France face à l'antisémitisme* (avec Sylvain Manternach), Editions de l'Aube, 2016 ; *La nouvelle question corse*, Editions de l'Aube, 2017 ; *Le puzzle français. Un nouveau partage politique* (avec Hervé Le Bras), Fondation Jean Jaurès, 2017 ; *À la droite de Dieu*, Editions du Cerf, 2018 (sur la montée de la radicalité dans l'électorat catholique). A voir aussi, ses nombreuses notes de conjoncture publiées par la Fondation Jean Jaurès et disponibles en ligne : ainsi, *Les Gilets jaunes, révélateurs fluorescents des fractures françaises* (<https://jean-jaures.org/nos-productions/les-gilets-jaunes-revelateur-fluorescent-des-fractures-francaises>) ou encore *Pourquoi Bordeaux est-elle une place forte des Gilets jaunes ?* (<https://jean-jaures.org/nos-productions/pourquoi-bordeaux-est-elle-l-une-des-places-fortes-des-gilets-jaunes>).