

triangle

UMR 5206

*Action, Discours
Pensée politique & économique*

UMR 5206 • CNRS/ENS DE LYON
<http://triangle.ens-lyon.fr>

Vrai Débat -Thématique mobilité-

Antoine Lévêque – Christophe Parnet – Vincent Ventresque

Le 6 mai 2019

École normale supérieure de Lyon . 15 parvis René Descartes . BP 7000 . F-69342 LYON Cedex 07



Table des matières

Questions méthodologiques :.....	3
Absence de données sur les participant.e.s :.....	3
Biais de la plateforme sur la popularité des propositions :.....	4
Méthodologie employée :	4
Mobilité et Vrai Débat : analyse transversale	7
Annexes – fiches thématiques.....	9
Fiche thématique 1 : autoroutes	9
Résumé synthétique :.....	9
Fiche thématique 2 : Gratuité des transports publics/en commun	11
Résumé synthétique :.....	11
Fiche thématique 3 : Développement des modes alternatifs à la voiture Réseaux de transports en commun, ferrés et pistes cyclables.....	13
Résumé :	13
Fiche thématique 4 : Transport de marchandises par voie ferrée	14
Résumé synthétique :.....	14
Fiche thématique 5 : Voiture propre	16
Résumé synthétique :.....	16
Fiche thématique 6 : taxer les carburants	17

Questions méthodologiques :

En concurrence du « Grand débat » lancée par le gouvernement, la plateforme du « Vrai débat » a été lancée le 30 janvier 2019 par un groupe de gilets jaunes. Reprenant les préconisations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) rejetées par l'outil gouvernemental, cette consultation a permis à plus de **44 000 utilisateurs** de s'exprimer dans un cadre bien plus libre.

Les données qui en sont issues constituent un outil de démocratie et un document d'intelligence collective de premier ordre, qui se démarque du simple sondage d'opinion. En effet, les participant.e.s ont pu non seulement faire des propositions et voter sur celles-ci, mais aussi les documenter et confronter des arguments. **Au total, plus de 25 000 propositions ont été débattues par plus de 93 000 arguments donnant lieu à plus d'un million de votes.**

Les organisateurs du VD ont confié au laboratoire triangle la base de données complète dans le cadre d'une phase de synthèse¹. Il est évident qu'un tel corpus en appelle au temps long de la recherche. Le premier niveau de lecture que nous proposons ici sur la thématique de la mobilité nécessite à bien des égards un approfondissement et nous ne pouvons que discerner des grandes tendances qui se détachent en fonction d'une analyse textométrique. Il convient toutefois d'évoquer les principaux obstacles à cette analyse et les biais qui en découlent.

Absence de données sur les participant.e.s :

Les organisateurs du Vrai débat ont fait le choix de ne pas conditionner les contributions à la déclaration de certaines informations personnelles, exception faite d'une adresse mail.

Ainsi, l'absence de données, même de base, sur l'origine des contributions ne permet pas de réinscrire les propositions et participations de chacun dans des dispositions socioprofessionnelles, de genre, d'âge, etc. Autant d'éléments qui auraient permis de compléter le corpus et d'en extraire une analyse plus fine d'un point de vue sociologique.

Par ailleurs, nous pouvons souligner avec certitude l'existence d'un effet potentiellement excluant de l'outil numérique et de la plateforme en particulier. Rien n'indique que ce sont les catégories populaires qui s'expriment, sinon en interprétant la catégorie à partir des contenus exprimés. C'est possible dans certains cas où des lieux et situations précis (Massif central, Le Puy-en-Velay, le « monde rural », ...) sont explicitement évoqués. Mais globalement, **il semble qu'on ne puisse donc pas parler de « catégorie » spécifique.** Le succès de la plateforme a été limité, même au sein des Gilets jaunes. Son utilisation fait

¹ <http://triangle.ens-lyon.fr/spip.php?article8544> consulté le 6 mai 2019.

partie des recompositions du mouvement qui ont des effets potentiellement excluants ou qui mettent à l'épreuve certains groupes, notamment les plus populaires, en les dépossédant de l'organisation ².

Biais de la plateforme sur la popularité des propositions :

Il est à noter, en outre, que le fonctionnement de la plateforme a été soumis à certains **dysfonctionnements**. Concrètement, il était malaisé pour les participants au Vrai débat de faire défiler les propositions déjà rédigées. Souvent, ils n'ont pas pu les parcourir au-delà de la première page. Deux biais découlent de cette difficulté : d'une part, un grand nombre de doublons, d'autre part, un effet de sur-visibilité des propositions déjà les plus populaires (la plateforme affichant en premier les propositions ayant recueillies le plus de votes). On peut ainsi déduire une augmentation artificielle de la popularité de ces propositions les plus visibles.

Pour réduire ces biais, nous avons rassemblé l'ensemble des propositions par leurs titres, et raisonner en termes de scores cumulés. Si cela a permis de **rééquilibrer en partie le corpus**, l'agrégation de propositions dont les titres n'étaient pas strictement identiques constitue en soi une interprétation, qui peut dès lors faire l'objet de discussions. En ce sens, nous avons fait figurer chacune des propositions dans des tableaux, en annexe de chaque thématique, afin de garantir la visibilité de nos choix méthodologiques.

Il faut aussi rappeler que la plateforme ciblait **9 thématiques préétablies** – « démocratie et Institutions » ; « Transition écologique & solidaire, Agriculture & Alimentation et Transport » ; « Justice, Police, Armée » ; « Europe, Affaires étrangères, Outre-mer » ; « Santé, Solidarité, Handicap » ; « Économie, Finances, Travail, Comptes publics » ; « Éducation, Jeunesse, Enseignement supérieur, Recherche et Innovation » ; « Sport, Culture » ; Expression Libre & sujets de société – qui ont bien évidemment conditionné une partie de l'expression des participant.e.s. Il est par exemple fort probable que ce soit sous l'angle de la transition écologique qu'une partie des problématiques de mobilité recensées a été proposée.

Méthodologie employée :

² Jean-Baptiste DEVAUX, Marion LANG, Antoine LEVEQUE, Christophe PARNET et Valentin THOMAS, « La banlieue jaune », *La Vie des idées*, 30 avril 2019, URL complète en biblio.

À partir de l'outil d'analyse textométrique TXM, une première phase a consisté à l'élaboration d'un corpus permettant le traitement thématique.

La base de données contient énormément d'informations non pertinentes pour notre objectif (sur les utilisateurs, sur les différentes versions des contributions...). Nous avons donc choisi de ne garder que les titres, explications, arguments et scores (= votes favorables - (défavorables et mitigés) pour chaque contribution. Et de laisser de côté les noms des contributeurs (pseudonymes des utilisateurs), les dates, les amendements, les sources (références ajoutées par les contributeurs), et le type d'argument (pour ou contre).

En se limitant à ces informations, on obtient un corpus déjà considérable de **8 357 809 mots**.

Les problématiques de mobilité englobent une acception assez large de thématiques relevant des déplacements et plus largement des modes de vie. L'outil textométrique, s'il permet de rendre l'échantillon exploitable pour une première fouille, nécessite néanmoins dans ce premier temps de resserrer la définition de la mobilité à partir d'un champ lexical « mobilité ».

Un champ lexical « mobilité » de signifiants exclusifs :

Postulat : les titres contenant un terme du champ lexical nous donnent des indications sur la centralité du thème de la mobilité.

Limitation technique : Il est difficile de constituer un champ lexical avec des expressions complexes. Par exemple pour cibler le terme « train » en excluant les nombreuses occurrences au « train de vie » souvent rapportées à une critique des élites politiques dans le corpus. Nous nous sommes donc limités aux termes « atomiques » (un seul mot). Pour 1 016 occurrences de train, on a 326 occurrences dans 'train de vie' et 220 dans 'en train de', soit au total 546 occurrences, donc plus de la moitié.

→ Il s'agit donc de dégager un ensemble de termes pertinents et univoques.

Après une phase, la requête suivante a donc été élaborée après un travail d'élimination de termes équivoques : prendre toutes les propositions dont le titre contient au moins l'un des mots suivants :

« transport, trajet, déplacement, déplacer, mobilité, télé-*travail, co-*working, acc*ess*ib*1.*, proximité, véhicule, voiture, bagnole, métro, bus, autobus, autocar, tramway, TER, RER, vélo, sncf, rail, camion, ferroviaire, ferr*outage, carburant, pétrole, gasoil, gazole, diesel, essence, route, autoroute, cyclable, co-*voiturage, uber ».

Ligne de requête TXM : <opinion><titre>[]{0,50}[frlemma="transport|trajet|deplacement|déplacer|mobilité|télé-*travail|co-working|acc*ess*ib*1.*|proximité|véhicule|voiture|bagnole|carburant|pétrole|gasoil|gazole|diesel|essence|métro|bus|autobus|autocar|tramway|TER|RER|vélo|sncf|rail|camion|ferroviaire|ferr*outage|route|autoroute|cyclable|co-*voiturage|uber|"%cd|[]*</titre>[]+</opinion>

A la suite de ce traitement, deux fichiers constituent notre corpus :

- Un tableur avec le titre de la proposition et l'identifiant, le nombre de votes : permet le traitement des propositions en questionnant leur popularité (votes favorables, défavorables et mitigés).
- Un fichier texte avec une table des matières, qui contient cette fois toutes les informations : permet notamment l'examen des arguments.

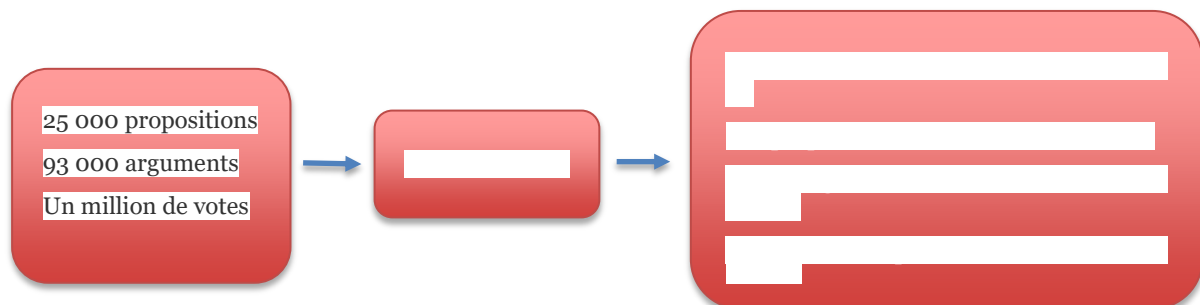
Important :

Deux biais principaux sont donc à prendre en compte. On part d'abord des propositions pour sélectionner des contenus et donc des arguments. Mais, il serait aussi envisageable de procéder inversement : des problématiques de mobilité, comme le rythme de vie, peuvent être mobilisées dans les registres argumentaires attachés à des propositions qui ont échappé à notre focale lexicométrique.

Comme toute approche lexicométrique, ce ciblage laisse de côté des « faux positifs » (proposition traitant d'« essence » au sens figuré) et des « faux négatifs » (« ... quand je vais travailler tous les matins », si un trajet quotidien est bien évoqué, cela échappe à notre sélection). Il est ici impossible de prendre en compte des expressions composées, isoler des termes 'atomiques' : par exemple, "service de proximité" doit faire l'objet d'une requête supplémentaire.

Bien entendu, il faut percevoir ce livrable comme **une première piste de lecture du Vrai Débat sur la thématique de la mobilité**. Il n'épuise en aucun cas son traitement, mais donne des premiers résultats qu'il nous semble nécessaire de restituer.

Figure 1 : établissement d'un premier corpus sur la mobilité



Mobilité et Vrai Débat

Analyse transversale

À ce stade de l'analyse, quelques revendications traversent l'ensemble des thématiques autour de la mobilité, que nous avons déclinées en fiches thématiques (FT) (voir *infra*).

- Une demande massive de service public :
 - Dans leur grande majorité, les propositions et argumentaires analysés dans ce corpus partent du constat d'une dégradation des conditions de mobilité, liés à un recul de la prise en charge par les pouvoirs publics.
 - Dès lors, nombre de propositions sont tournées vers un « retour de l'Etat » ou les pouvoirs publics : c'est le cas particulièrement de la thématique des transports en commun (FT 3), mais aussi des autoroutes, via la nationalisation. (FT1). Ce sont aussi les petites lignes de train, peu à peu abandonnées, qui sont largement plébiscitées (FT 2).
- Un ensemble de revendications en matière de justice fiscale :
 - Les propositions en matière de taxes sur les carburants font globalement l'objet d'un rejet de la part des participant.e.s (FT 6).
 - A la lecture des arguments et autres propositions qui les accompagnent, on peut interpréter ce rejet, non pas comme un non-consentement à l'impôt, mais davantage comme la volonté d'une meilleure répartition. Dès lors, il s'agit de faire payer peu les « petits » et davantage les « gros ». Cette opposition se donne à voir sur le sujet de la taxation des carburants, mais aussi de la transition écologique (FT 4).
- Des préoccupations environnementales :
 - Les demandes de plus de transports en commun, les revendications liées à leur gratuité, s'assortissent bien souvent de considérations environnementales dans les argumentaires développés par les participants (FT 2).
 - La question du ferroutage (FT 4)
 - Les positions exprimées sur la question des taxes sur les carburants (FT 6), ainsi que sur la question du diesel, soulignent que ces revendications environnementales ne peuvent se concevoir qu'en tenant compte des revendications précédentes. Pour nécessaire qu'elle soit, la transition écologique ne peut être supportée uniquement par les « petits ». C'est plus particulièrement saillant à propos des déplacements automobiles, ainsi qu'en matière de taxation des carburants.
- Une perception de la valorisation sélective des mobilités. Que ce soit le traitement des mesures fiscales, de la perte des services publics et de la géométrie variable de la localisation des infrastructures de transport, c'est très largement la perception d'une

mobilité inégalitaire, encouragée de manière différente selon les catégories sociales en mouvement ou les marchandises transportées. Ces perceptions rejoignent plus largement les travaux interrogeant la valorisation sélective des mobilités³. Le déplacement est d'abord évoqué au motif de la contrainte par celles et ceux qui s'expriment, alors que d'autres déplacements apparemment privilégiés sont désignés comme ayant vocation à décroître (écologiquement ou politiquement).

De manière générale, le corpus mobilité ne diffère en rien de ce qui a été analysé pour l'ensemble du corpus. Le premier document de synthèse réalisé par les membres du groupe de travail Gilets jaunes a mis en évidence, à travers l'analyse des 1000 propositions les plus populaires (voir les [éléments de synthèse publiés sur le site du laboratoire](#)).

Du point de vue plus spécifique de la mobilité, et en tenant compte des réserves méthodologiques décrites plus haut, il apparaît néanmoins très clairement que les propositions et argumentaires des participants au Vrai débat s'adossent à la revendication d'un renforcement massif d'infrastructures et d'équipement de transports.

Poursuite :

Ce travail ne peut fournir au mieux qu'une première analyse, globale, des enjeux de mobilité tels qu'ils se sont exprimés dans le Vrai débat. Eu égard aux contraintes liées au fonctionnement du corpus, mais également au temps imparti pour réaliser cette étude, cette démarche doit être approfondie aux propositions qui ne font pas partie des plus plébiscitées par les participants.

Concrètement, il semble utile d'identifier et de circonscrire d'autres corpus centrés sur une problématique en particulier tel que le rythme de vie ou encore les vellétés de décroissance des déplacements.

Cela nécessitera à notre sens de renverser la perspective analytique. Alors que nous avons fait le choix de partir du corpus lui-même pour identifier les revendications des participants, opérer des recherches à partir de thématiques préconstituées pourrait constituer un éclairage complémentaire.

³ Sylvie FOL, *La mobilité des pauvres: pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin, Mappemonde, 2009 Jean-Pierre ORFEUIL et Fabrice RIPOLL, *Accès et mobilités: les nouvelles inégalités*, Gollion, Infolio, Archigraphy poche, 2015.

Annexes – fiches thématiques

Fiche thématique 1 : autoroutes

Résumé synthétique :

Les données issues du corpus mettent en lumière le fait que la question des autoroutes constitue une préoccupation majeure des participants au Vrai Débat. Sujet fortement médiatisé, les contrats de concession du réseau à des opérateurs privés sont abondamment dénoncés, et font l'objet de nombreuses propositions.

- Dans la très grande majorité des cas, les propositions liées aux autoroutes visent à leur **nationalisation**.

Sur les 661 propositions liées à la mobilité, 78 sont consacrées à la nationalisation des autoroutes. Plus significatif encore, le score obtenu pour ces propositions. Prises ensemble, elles obtiennent un score positif de 9 444, ce qui correspond à 43,17% du score total des propositions en matière de mobilité.

(Voir tableau 1)

- La question de la **tarification** est également abordée, plusieurs propositions allant dans le sens d'une **gratuité** des péages, ou d'une **baisse des prix** :

6 propositions vont dans le sens d'une gratuité des autoroutes. Ces propositions obtiennent un score positif de 79 (123 votes pour, 23 votes contre, 21 votes mitigés).

5 propositions formulent le souhait explicite d'une baisse des tarifs, ou plus implicite d'une refonte de la tarification, qui sous-tend en réalité la même volonté. Score obtenu : 28 (37 votes pour, 8 votes contre 1 vote mitigé).

(Voir tableau 2)

Ces deux thématiques se croisent d'ailleurs à plusieurs, **la nationalisation étant vue comme un moyen de reprendre le contrôle de la tarification des péages**. Le lien opéré entre nationalisation et tarification apparaît explicitement dans certains titres de propositions (ex : proposition n° 24 « Gratuité des autoroutes par la nationalisation ») mais aussi dans les argumentaires déployés, comme l'attestent ces exemples, extraits du corpus :

Proposition n° 1 « Nationaliser les autoroutes amorties »

« Nationalisation et gratuité des autoroutes. STOP AU DEMENTELEMMENT DE LA FRANCE. Pas besoin d'argumenter, c'est une évidence que ces infrastructures doivent rester dans le giron communautaire, tout comme les barrage d'EDF que notre président vend actuellement aux entreprises étrangères. »|

« Il faut re-nationaliser les autoroutes. Nous les avons déjà payé. La promesse initiale à l'époque de leur construction, était qu'elles seraient gratuite une fois payées. Donc re-nationalisation au prix payés par les acheteurs à l'époque de leur privatisation, et gratuité (ou quasi gratuité) de leur usage. Les autoroutes sont plus sécuritaires que les routes; pour améliorer la sécurité routière il faut les rendre beaucoup plus accessibles. »

(Voir annexe Argumentaires)

- Dans une moindre mesure, plusieurs participants mettent en lien la question autoroutière avec une **problématique environnementale**. Leurs propositions visent dès lors, pêle-mêle, à :
 - Une restriction du développement du réseau, ou son remplacement par d'autres infrastructures :
 - Proposition n° 555 « Cessons d'aménager des autoroutes et des quatre-voies », score 10.
 - Proposition n° 567 « Abandonner les 7 nouveaux projets d'autoroutes au profit de financement de transport en commun », score 10
 - Proposition n° 215 « Conversion d'une partie des autoroutes (BAU) en lignes ferroviaires », score 1
 - Une sur-tarification des véhicules polluants sur le réseau :
 - Proposition n° 583 « Tarification sur autoroute tenant compte du taux de pollution des poids lourds », score 9.

Fiche thématique 2 : Gratuité des transports publics/en commun

Résumé synthétique :

La thématique de la gratuité des transports en commun figure parmi les principales entrées que l'on peut regrouper derrière le thème de la mobilité. Alors qu'elle n'est pas initialement ciblée par les organisateurs de la plateforme, nous recensons 2568 votes sur ce sujet. Avec un score positif de 1410, près de 2000 personnes se sont prononcées favorablement pour des propositions allant dans le sens d'une extension du champ de la gratuité des transports (pour 200 avis mitigés et 382 opposés).

On peut toutefois préciser les propositions en quatre catégories distinctes :

- **Une gratuité des transports publics sans condition.**

Cette catégorie représente l'essentiel des contributions et réunit 1800 voies dont près de 1400 votes favorables. Elle est aussi bien développée en faveur des transports urbains que des lignes inter-cité à une échelle nationale.

- **Une gratuité spécifique au milieu urbain, voire à certaines régions (Île-de-France) : 533 favorables – 140 défavorables et mitigés**

La volonté des participant.e.s de spécifier la catégorie proprement urbaine n'est pas nécessairement avérée. Nous pensons néanmoins que ce premier rétrécissement du champ de la gratuité témoigne des positions situées des participant.e.s et du travail de priorisation qu'ils et elles effectuent (même si elle n'est pas consciente). Il faut noter à cet égard que la gratuité du déplacement ne se porte pas nécessairement sur le transport collectif. Aussi, et cela concerne particulièrement les habitants des zones rurales et périurbaines, les infrastructures autoroutières que nous avons sorties de cette catégorie sont par ailleurs largement investies dans notre corpus. Nous renvoyons pour cela à la fiche thématique n°1 « autoroutes ».

Toutefois, l'examen des arguments montre des tensions ou points de désaccord que peut générer cette attention sur l'urbain : cf. proposition 341 : « *Non non, gratuité et extension des transports en commun, y compris pour mieux desservir les milieux ruraux !* ».

- **Une gratuité catégorielle : pour les publics scolaires, étudiants et travailleurs et personnes en situation de handicap.**

Cette catégorie est intéressante notamment parce qu'elle donne à voir le cheminement cognitif des préoccupations pour la mobilité. Les participant.e.s semblent évoquer le transport et la gratuité à travers le prisme d'autres sujets, tels que l'emploi ou la scolarité.

- Autres catégories :

- Gratuité appliquée à certains modes (sans que l'on sache si cette sélection est volontaire)
- Gratuité appliquée en cas de pollution (ou pic de pollution)
- Gratuité dans le cadre d'un forfait appliqué pour une portion déterminée de km.

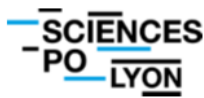
triangle

UMR 5206

*Action, Discours
Pensée politique & économique*

UMR 5206 • CNRS/ENS DE LYON
<http://triangle.ens-lyon.fr>

École normale supérieure de Lyon . 15 parvis René Descartes . BP 7000 . F-69342 LYON Cedex 07



Fiche thématique 3 : Développement des modes alternatifs à la voiture Réseaux de transports en commun, ferrés et pistes cyclables

Résumé synthétique :

Le développement d'une offre de service :

Le développement des réseaux de transport en commun et des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière ressort très nettement de notre corpus. Nous pouvons affirmer que les contributions en la matière vont dans le sens d'une demande de renforcement de l'offre de service de transport, principalement public, à l'instar de la proposition 613 : « Investissons d'abord dans les transports en commun, limitons les véhicules privés APRES seulement ». Cette offre est non seulement perçue comme une condition des changements de comportements en matière de mobilité, mais surtout comme un besoin pour les individus s'étant exprimés.

Plus de 5000 avis ont été donnés sur des propositions en matière de développement des réseaux de transport et des réseaux cyclables. L'analyse de cet ensemble permet d'affirmer d'abord la tendance très favorable au développement de ces services puisqu'ils réunissent plus de 4500 avis positifs. 525 concernent exclusivement le vélo et le développement de pistes cyclables, le reste étant essentiellement porté sur les réseaux de transport.

Sauvetage des lignes ferroviaires et urgence des services de transport en dehors des grandes villes :

Il nous semble également pertinent de souligner que le développement de cette offre de service est largement exprimé en contrepoint de la détérioration de celle-ci. Il s'agit de « sauver », « restaurer », « relancer », « préserver », « rétablir », ou encore « maintenir » des lignes ou des gares appartenant pour l'essentiel au réseau SNCF.

Certains territoires sont évoqués en particulier comme l'Ardèche, le Massif-central, la ville du Puy-en-Velay. Plus largement, près de 2300 votes favorables (plus de 50% des votes favorables) concernent des propositions qui ciblent en priorité les petites lignes de TER et différents services à destination de territoires situés en dehors des grandes villes.

Les transports en commun urbains sont également largement évoqués en faveur de leur amélioration. L'efficacité de certaines dessertes, l'accessibilité pour les personnes âgées et en situation de handicap ou encore le rabattement vers les centres, mais aussi les pôles d'équipements et d'activités secondaires sont aussi mentionnés.

Fiche thématique 4 : Transport de marchandises par voie ferrée

Résumé synthétique :

Les résultats du vrai débat mettent en évidence la préférence des participants pour une réorganisation du transport de marchandises. Plus précisément, un ensemble significatif de propositions ont été déposées visant à augmenter la part du rail pour le transport de marchandises.

Nous avons choisi de classer en deux catégories les propositions allant dans ce sens. La première est axée autour du développement du transport de marchandises par la voie ferroviaire, de manière générale. La seconde, elle, renvoie à une technologie en particulier : le ferroutage.

- Développement du fret ferroviaire

Sur ce point, on recense 17 propositions dont le titre évoque explicitement la question du fret ferroviaire. Le cumul de ces 17 propositions aboutit à un score positif de 1801 (1858 votes pour, 16 votes contre, 41 votes mitigés)

(Voir tableau 1)

- Développement du ferroutage

Le développement du ferroutage est l'objet de 28 propositions. En cumulé, elles débouchent sur un score positif de 1588 (1631 votes pour, 15 votes contre, 28 votes mitigés)

(Voir tableau 2)

Ce que révèlent les arguments :

A regarder de plus près les arguments déployés par les participants au vrai débat, une forte **préoccupation environnementale** transparait des propositions liées au fret ferroviaire comme au ferroutage.

- Exemple : Proposition n° 240 « Transport terrestre de marchandises en métropole » :

« Recourir au ferroutage plutôt que déplacements de camions + relocalisation des productions (et productions de qualité), pour diminuer la pollution des déplacements de marchandises autour de la planète. Pour l'alimentaire, produire au plus près des habitations évitera les déplacements de marchandises. || »

En outre, il se dégage une réflexion qui a trait à la **défense du service public**. Le développement du feroutage ou plus généralement du fret ferroviaire est lié à la défense du service public du train.

- Exemple : proposition n° 296 : « feroutage/ taxation des transporteurs étrangers qui traverse la France »

« OUI AU FERROUTAGE Gardons le patrimoine ferroviaire, emprise des voies, les voies elles-mêmes, éventuellement les bâtiments, cela pourra resservir au cas ou ! Nous aurons peut être d'autres hommes au gouvernement qui sauront le valoriser, une idée à faire grandir absolument et à suivre avec grand intérêt. Cette idée qui n'est pas nouvelle, alors quand verrons-nous les camions et pourquoi pas nos voitures voyagés sur des wagons ??? || »

Notons que si elles remportent un succès non négligeable, ces propositions sont l'objet de débats liés à l'adaptation du réseau ferré existant. Les participants évoquent donc les **investissements nécessaires** pour la mise en conformité du réseau afin de rendre possible cette revalorisation du rail dans le transport de marchandise

- Exemple : proposition n° 16 : privilégier le chemin de fer aux transports routiers

« Favoriser le feroutage dont presque toutes les structures sont à l'arrêt; les réhabiliter. Si les camions étrangers doivent payer une taxe pour traverser notre territoire, ils favoriseront inévitablement le fret. Les taxes permettront au début de relancer le système par voie ferrée qui deviendra rapidement très rentable et tant pis pour les autoroutes qui, privatisées, gagnent bien assez d'argent. »

Fiche thématique 5 : Voiture propre

Résumé synthétique :

La question automobile, et plus précisément la taxation des carburants, a été le déclencheur de la mobilisation des gilets jaunes. A travers la lecture du corpus consacré à ces questions, on remarque une fois de plus qu'elle ne se réduit pas à cette seule contestation.

L'analyse globale des résultats du vrai débat a en effet mis en évidence une forte préoccupation écologique des participants. La question de la mobilité ne déroge pas à la règle, et l'on s'aperçoit à la lecture du sous corpus « mobilité » une forte discussion autour de l'enjeu de la voiture écologique. Si nous décelons un consensus sur la nécessité de réduire la pollution liée au transport, tous les participants ne partagent pas les mêmes positions quant aux solutions à apporter.

Nous avons rassemblé les titres des propositions qui se rapportent à cette interrogation.

Plusieurs sous catégories se détachent :

- Rejet de la voiture électrique :

Le tableau 1 donne à voir le refus de la voiture électrique pour la grande majorité des propositions se positionnant explicitement sur cet enjeu. En rouge apparaissent les propositions explicitement contre la voiture électrique, qui obtiennent un score cumulé de 544 (vote pour 1104, votes contre 302, votes mitigés 258). Les propositions en faveur de la voiture électrique (en vert sur le tableau) obtiennent majoritairement un score négatif : en cumulé, on obtient en effet un score de -165 (72 votes pour, 206 votes contre, 31 votes mitigés).

- L'utilisation du diesel : un débat clivant

L'utilisation du diesel est aussi une question très discutée. On le remarque à la lecture du tableau 2. Celui-ci montre une réticence à la suppression du diesel. C'est ce que montrent les votes liés à la proposition 421 « Supprimer le diesel » qui obtient un score négatif de 105 (votes pour : 82, 157 votes contre, 30 votes mitigés).

- Propositions d'énergies alternatives

A travers le tableau 3, nous voyons un ensemble assez varié de propositions qui visent à promouvoir d'autres technologies pour le fonctionnement des automobiles. Si elles ne sont pas forcément aussi significatives d'un point de vue quantitatif, elles constituent autant de marqueurs d'une volonté d'assurer la performance environnementale du trafic routier sans avoir à choisir entre énergies fossiles et voiture électrique. Notons toutefois que certaines propositions alternatives sont elles aussi contestées, comme le montre la proposition n°585 : « Carburant végétal: une honte agronomique et économique »

Fiche thématique 6 : taxer les carburants

Résumé synthétique :

Né symboliquement de la hausse de la taxation des carburants, le mouvement gilets jaunes interroge bien évidemment les mesures fiscales qui pèsent sur les mobilités et en particulier les déplacements. Plus de 2000 expressions portent ainsi sur les mesures fiscales concernant les déplacements et le transport.

Sans véritable surprise, les mesures appelant à financer la transition écologique par un impôt ou une taxe pesant sur le budget déplacement des ménages, ont été massivement rejetées même de nombreuses propositions semble les soutenir (sur près de 500 votes, 357 défavorable, 118 favorable). S'il est possible de qualifier ce rejet de tendance lourde, il faut néanmoins préciser que l'examen des arguments et des autres propositions interdit de traduire cela comme un rejet ou scepticisme vis-à-vis des préoccupations environnementales ou de santé publique. Il semble encore plus hasardeux d'y voir une revendication de mobilité.

En revanche, c'est le plus souvent la justice sociale et fiscale, mais aussi un questionnement sur la pertinence de ces mesures devant la pollution liée à la voiture particulière face aux activités industrielles et aux trafics de marchandises (routier et maritime), qui sont mobilisés pour accompagner et justifier ce rejet. Plus de 1400 voix sont favorables à la taxation des « gros pollueurs ». Les effets néfastes d'un accroissement des échanges mondialisés de marchandises sont particulièrement évoqués à l'instar de la proposition n° 432 : « *Taxer les produits importer au prorata de leur déplacements sur le globe, détaxer la production locale* ». Le réseau routier est ainsi largement identifié comme une infrastructure à l'impact négatif, d'où la volonté de taxer la circulation des marchandises plutôt ou autant que les particuliers l'empruntant. Ces propositions concernant le fret routier sont par ailleurs souvent accompagnées de propositions favorables au développement des infrastructures ferroviaires, voire navigable) et nous renvoyons pour cela à la fiche thématique sur le ferroutage (n°4). Enfin, les mesures proposant de taxer, voire d'interdire (construction et vente), les véhicules particuliers trop polluants – souvent identifiés à partir des chevaux fiscaux – sont plutôt consensuelles.

Au total, le traitement des liens entre taxes, transports et déplacements témoigne d'une perception de la mobilité encouragée par les mesures fiscales, inégalitaires selon les catégories sociales en mouvement. Ces perceptions rejoignent plus largement les travaux interrogeant la valorisation sélective des mobilités⁴.

⁴ Sylvie FOL, *La mobilité des pauvres*, op. cit. Jean-Pierre ORFEUIL et Fabrice RIPOLL, *Accès et mobilités*, op. cit.