

ENTRETIEN

PIERRE BLAVIER : POUR MAINTENIR LEUR NIVEAU DE VIE, JOSÉ ET SYLVIE RECOURAIENT AU «SYSTÈME D»

*Pierre Blavier est chargé de
recherche au CNRS - Clerse.
Il est l'auteur de *Gilets
jaunes : la révolte des budgets
contraints* (PUF, 2021)*

Avec ce détour par le quotidien de celles et ceux qui se sont mobilisés durant les premières semaines du mouvement, Pierre Blavier ouvre une fenêtre sur cette classe moyenne pas nécessairement pauvre mais au budget assurément contraint et ses conséquences : la centralité du «système D», son impact sur les corps ou encore les tensions liées à la place grandissante de l'électronique dans les voitures.

Peut-on dresser un portrait-robot du Gilet jaune, notamment celui des ronds-points ?

Ce qu'on peut dire c'est que les Gilets jaunes, du moins ceux qui se rassemblent au cours des premières semaines du mouvement depuis le 17 novembre 2018 jusque début janvier 2019, sont majoritairement issus de ce qu'on pourrait appeler les milieux populaires de la France contemporaine. Il faut préciser cette catégorisation en indiquant quels secteurs d'activité étaient représentés. Du côté des hommes, on retrouve les ouvriers de l'industrie et d'autres professions manuelles, des fonctionnaires de catégorie C, ceux qu'on appelle couramment des cantonniers, et parmi ces ouvriers de l'industrie, des mécaniciens qui travaillent dans des garages mais aussi dans des industries. Des chauffeurs vont être très présents également, et c'est là qu'il faut ouvrir au pan féminin avec aussi des chauffeuses. Les femmes étaient présentes dans ce mouvement, sans donner d'estimations on peut dire qu'elles étaient sous-représentées par rapport aux hommes mais néanmoins très présentes à travers les métiers dits du *care*. Ce sont toutes les personnes qui travaillent dans l'aide à domicile, comme assistantes de services hospitaliers (ASH), des infirmières et aussi des chauffeuses et des vendeuses dans la région où j'étais. En termes socioprofessionnels c'est vraiment cela les Gilets jaunes même s'il faudrait préciser et indiquer par exemple qu'il y avait une forte présence de motards sur les ronds-points bien que ce ne soit pas une catégorie socioprofessionnelle. Ce qui relie ces professions, en tout cas c'est l'hypothèse que j'ai défendue, c'est l'usage de la voiture, ce sont de grandes utilisatrices du secteur routier et de la circulation routière.

Le mouvement des Gilets jaunes était-il une révolte de la France périphérique ?

Je n'utiliserais pas l'expression de « France périphérique » en tant que telle parce que je trouve que c'est difficile de voir à quoi elle renvoie ou correspond, a priori des territoires assez divers. En revanche, ce qu'on peut dire, c'est que par rapport à une mobilisation comme Nuit Debout qui avait eu lieu deux ans auparavant en 2016 et était plutôt une mobilisation en métropole, même s'il y a eu des Nuit Debout dans des villages, là les Gilets jaunes c'est vraiment une mobilisation de proximité et dans des territoires qui sont effectivement plus à distance des grandes métropoles. C'est donc vrai que c'est majoritairement un mouvement périurbain. Avec le géographe Etienne Walker, nous avons montré que les Gilets jaunes se rassemblaient dans des lieux urbains, dans des préfectures, dans des sous-préfectures mais qu'ils habitaient dans des zones qui se situaient tout autour et qu'on appelle maintenant le périurbain. Il faut insister sur le fait que contrairement à ce que laisse entendre l'expression "France périphérique", il y a en réalité *des* territoires périurbains. Ils sont relativement variés en termes de marché du travail, de services publics, de dynamisme de la région et tout simplement d'ancrage régional. Le point commun entre toutes les mobilisations c'est qu'il s'agissait de personnes habitant autour ou étant assez éloignées des métropoles, à la frontière de l'urbain et du rural, c'est plutôt de là que venaient les Gilets jaunes.

Vous mettez en lumière la réalité de budgets contraints. Quelles étaient ces contraintes ? Quelles situations sociales étaient mises en difficulté par la hausse des prix ?

Dans le livre j'essaie d'expliquer une difficulté à laquelle j'ai été confrontée comme d'autres collègues travaillant en sciences sociales qui était de situer les difficultés socioéconomiques des Gilets jaunes. C'était difficile parce que, d'un côté, les enjeux socioéconomiques étaient très présents au sein des Gilets jaunes, que ce soit par exemple

« LES DIFFÉRENTES ENQUÊTES MONTRENT QU'ON EST LOIN D'AVOIR UNE POPULATION ISSUE DES FRANGES LES PLUS PAUVRES DE LA SOCIÉTÉ »

par la revendication de plus de justice sociale ou de supprimer la taxe sur le carburant. D'un autre côté, les différentes enquêtes montrent qu'on est loin d'avoir une population issue des franges les plus pauvres de la société, en tout cas si l'on considère les indicateurs officiels dont on dispose et notamment ceux de l'Institut National de la Statistique et des études économiques (INSEE). On s'est rendu compte qu'il y avait beaucoup de personnes qui travaillaient sur les ronds-points, avec certes un taux de chômage un peu plus élevé que dans la société française, mais disons qu'on n'a pas à faire à la grande pauvreté, qui était aussi présente mais non majoritaire. Dans le livre j'essaie de résoudre ce paradoxe, en tout cas de fournir une proposition d'explications, en faisant le budget de famille d'un ménage de Gilets jaunes que j'ai eu l'occasion de rencontrer sur les ronds-points. J'ai essayé de faire ce budget de manière assez précise en prenant en compte les enjeux monétaires mais aussi l'ensemble des manières non-monétaires qui permettent à un ménage de joindre les deux bouts. Cette démarche met en lumière des enjeux d'aménagement du territoire, de politiques publiques, mais aussi de goûts. Et donc j'ai essayé de rendre compte de cela le lien avec ce qu'il se passait sur les ronds-points qui était lié à des enjeux de conditions et de modes de vie.

Qu'a mis en lumière votre enquête sur le budget de ce ménage ?

En l'occurrence il s'agit du ménage de José et de sa femme Sylvie, lui est mécanicien et elle est postière. Sans rentrer dans les détails que j'essaie de préciser dans le livre, il faut dire qu'ils ne sont pas pauvres, ils n'appartiennent pas aux 14 % de nos concitoyens considérés comme étant en situation de pauvreté monétaire, mais ils ont des marges de manœuvre financières qui sont relativement limitées. Il y a plusieurs manières de définir ces marges de manœuvre, moi j'ai choisi de prendre toutes les dépenses dont on sait qu'elles vont avoir lieu chaque mois. Ce qui m'intéressait c'était d'identifier

« POUR MAINTENIR
LEUR NIVEAU DE VIE,
ILS RECOURAIENT À TOUT
UN ENSEMBLE DE PRATIQUES
QU'ILS APPELLENT
« LE SYSTÈME D » »

toute une part qui sert à financer les imprévus, les vacances, les vêtements, qui sont achetés plus rarement. En calculant l'ensemble de ces dépenses déjà engagées, je me suis rendu compte qu'il restait 8 % de leurs revenus déclarés de leurs deux salaires. C'est en ce sens que

je parle de budgets contraints d'un point de vue financier. Mais ce qui est en jeu pour un tel ménage, au-delà de la question financière, c'est l'organisation quotidienne de leur mode de vie et l'ensemble des efforts nécessaires au maintien de leur niveau de vie, et de celui de leur descendance. José et Sylvie sont un couple qui habite dans un pavillon qui se situe à une dizaine de kilomètres d'une ville moyenne. Ils ont acheté ce pavillon dans les années 2000. José m'a expliqué que pour maintenir leur niveau de vie, ils recouraient à tout un ensemble de pratiques qu'ils appellent « le système D » et que j'essaie de décrire dans l'ouvrage. Ce « système D » consiste à réparer soi-même ses voitures par exemple pour ne pas recourir à des frais de main-d'œuvre, jusqu'au fait de réparer parfois des voitures de voisins, de faire des travaux chez eux, de couper son propre bois, pratique très présente chez les Gilets jaunes pour économiser sur leur facture de gaz ou d'électricité pour se chauffer.

Et cela a quelle conséquence sur le temps disponible quand on a une vie active à côté ?

Cet ensemble de pratiques met à rude épreuve le mode de vie d'un ménage, puisqu'en fait il se heurte à un certain nombre de difficultés matérielles et techniques. D'abord le fait que les véhicules deviennent de plus en plus électroniques est vécu comme un fléau par les Gilets jaunes. Cela peut sembler un détail pour les personnes qui ont peu travaillé dans la mécanique ou qui n'y connaissent rien en la matière, mais c'est central pour eux. Il y a aussi des enjeux d'usure des corps qui étaient très présents au sein des Gilets jaunes avec le fait que cela donne lieu à des emplois du temps qui sont surchargés et à des amplitudes de travail, que ce soit du travail pour un employeur ou du travail pour soi, qui sont vraiment très importantes. Dans ce travail il faut d'ailleurs compter la part, très souvent féminine, liée au *care* ou à l'entretien des animaux s'il y a une basse-cour par exemple. Il y a toutes ces tensions qui existent aujourd'hui en plus de l'enjeu majeur que les Gilets jaunes n'ignorent pas qui est l'enjeu environnemental. C'est pour ça que j'utilise cette expression « contrainte », elle est financière mais c'est aussi pour dire que ce sont des modes de vie qui sont contraints et tendus et c'est ça pour moi qui est au cœur du mouvement des Gilets jaunes.

« LE FAIT QUE LES
VÉHICULES DEVIENNENT
DE PLUS EN PLUS
ÉLECTRONIQUES EST VÉCU
COMME UN FLÉAU PAR
LES GILETS JAUNES. »

Au-delà de la hausse de la taxe carbone, quelles politiques publiques sont remises en question par ces modes de vis contraints ?

La situation renvoie à des choix individuels mais elle renvoie aussi très largement, effectivement, vous l'avez évoqué, aux politiques publiques qui ont été appliquées ces dernières décennies. Ou bien à des formes aussi de ce qu'on pourrait appeler des imaginaires sociaux, par exemple, je crois qu'on ne comprend pas bien la place de la voiture dans la société française si on ne comprend pas qu'on a été abreuvé pendant des décennies de films américains dans lesquels la voiture occupe une position absolument centrale. Je crois qu'on hérite des choix culturels et des choix de politiques publiques qui ont été faits dans le passé.

Ce qui est en jeu actuellement, ce qui est difficile pour tout le monde, pour les Gilets jaunes et pour l'ensemble de la société, c'est la question de l'aménagement du territoire et du fait qu'aujourd'hui nous sommes héritiers de plusieurs décennies de promotion de l'habitat individuel et notamment de l'habitat pavillonnaire. Ce qui pose des problèmes environnementaux à au moins deux titres. Il y a d'abord la question de l'isolation de ces pavillons en hiver qui est devenue une question centrale. On voit bien que les politiques publiques l'ont assez peu anticipée, même si maintenant cela a évolué. Il y a aussi la question de l'usage de la voiture qui sous-tend, au quotidien, tous les déplacements et pratiquement toutes les activités qui sont réalisées. Quand vous habitez dans un pavillon, les écoles et les commerces sont à distance, votre travail également, et tout ça repose sur la voiture et notamment la voiture thermique. On sait qu'il y a des gros débats sur le passage à l'électrique mais disons qu'en tout cas ce sont des modes de vie qui reposent essentiellement sur la voiture et ça c'est lié à comment ont été aménagés les axes routiers et aussi les endroits où il était permis de construire des pavillons et des maisons individuelles.

La maison de José et Sylvie était-elle bien isolée ?

Nous en avons peu parlé, mais plusieurs gilets jaunes m'ont dit: « *il faudrait quand même qu'on fasse des travaux pour isoler et pour réduire nos factures* ». Ces travaux, ils envisagent de les faire eux-mêmes, mais ce ne sont pas toujours des savoir-faire bien connus.. Mais plus généralement, ce que beaucoup de Gilets jaunes me disaient, et notamment lui, c'est que les aides étaient très difficiles à obtenir, que c'était un « borbier administratif » pour reprendre une de leurs expressions. Du coup, ils doutaient de l'existence effective de ces aides. Et en même temps, comme certains de leurs voisins avaient parfois eu recours à ces aides pour mieux isoler sa maison. Ce qui m'a frappé là-dessus c'est que les Gilets jaunes ne sont pas si éloignés des politiques publiques, ils suivent ce qui est mis en place que ce soit en termes d'environnement ou encore sur la question du chômage ou des retraites. Ils observent ce qui va leur être proposé et en réalité ont pour beaucoup d'entre eux une vue assez large. Ils mettent en relation le côté redistributif de ces politiques publiques alors que ce sont des débats qui sont souvent assez techniques. Ils ont des notions sur le fait que le kérosène n'est pas du tout taxé et que ce sont majoritairement des personnes fortunées qui prennent l'avion.

Vous écrivez dans votre livre que « la voiture reste aujourd'hui un objet incarnant les luttes de ménages comme ceux des Gilets jaunes pour leur autonomie et leur statut social ».

C'est une question délicate mais, là encore, en termes de politiques publiques, les Gilets jaunes avaient beau jeu de pointer le fait que « ça a tapé fort », comme ils disaient, du côté de l'automobile et de la régulation routière. Il y a eu la réforme du contrôle technique mais aussi un durcissement des sanctions liées à la route et notamment les contrôles par radars automatiques, l'accroissement des contrôles routiers, notamment pour alcoolémie, les sanctions encourues en cas de délits routiers sont devenues plus strictes etc. Les Gilets jaunes disent que la circulation routière s'est beaucoup modifiée, ils évoquent aussi le passage de 90 à 80 km/h et également la privatisation des autoroutes qui est vraiment quelque chose qui donne lieu à des raisonnements quasi complotistes sur le fait que les gouvernements successifs seraient vendus aux entreprises

privées d'autoroute. Les Gilets jaunes pointaient un ensemble de réformes qui pèsent sur la régulation routière. Là-dessus je pense qu'il faut être prudent parce que ces politiques avaient pour visée notamment la limitation de la mortalité routière, ce qui n'est pas un sujet anodin, mais disons que de leur côté il y avait un certain sentiment de persécution sur cet objet central qu'est l'automobile. En disant ça je ne me range pas directement de leur côté mais je pense qu'il faut vraiment parvenir à adopter leur point de vue et voir qu'effectivement « ça a tapé fort » du côté des réformes de la circulation routière. Les Gilets jaunes là-dessus sont très critiques du gouvernement d'Emmanuel Macron mais aussi plus largement de ce qui s'est fait ces dernières décennies, c'est important de souligner ce caractère durable des réformes qui ont été prises et qui empiètent, au quotidien, sur leur liberté de circulation.

Vous avez abordé la question de l'électronisation des voitures et du fait que ce soit compliqué de les réparer, c'est quelque chose qui revenait beaucoup ?

L'électronisation c'est beaucoup revenu, je me suis rendu compte que c'était quelque chose de vraiment très important parce que ça remettait en cause la possibilité de réparer soi-même sa voiture et donc d'économiser de l'argent. Et ça remettait aussi en cause quelque chose de très important qui est la transmission d'un savoir-faire populaire de comment réparer sa voiture. L'électronisation remet cela directement en cause car il faut recourir à des « valises ». Ce sont des bornes électroniques qui existent dans les garages professionnels et notamment ceux de grande marque mais qui sont extrêmement coûteuses à l'achat et qui font que c'est difficile d'en avoir une pour vous-mêmes alors que les autres outillages, même s'ils ont aussi un coût, étaient plus abordable. L'électronique nécessitait aussi un apprentissage, là encore, assez important, pour les personnes concernées. Donc pour eux, l'électronique d'un certain côté ce n'est pas de

« ÇA REMETTAIT AUSSI EN CAUSE QUELQUE CHOSE DE TRÈS IMPORTANT QUI EST LA TRANSMISSION D'UN SAVOIR-FAIRE POPULAIRE DE COMMENT RÉPARER SA VOITURE. »

la vraie mécanique, c'était quelque chose de très présent sur les ronds-points alors que ça a relativement peu émergé dans le débat public. Eux mettent ça directement en relation avec la possibilité de passer ou non son contrôle technique pour des véhicules âgés, ce qui est aujourd'hui de plus en plus difficile.

Est-ce que vous avez une idée du pourcentage de la population que José et Sylvie représentent ?

On sait que les milieux populaires représentent environ la moitié de la population active française. Ce que l'on peut dire, c'est que, si on se fie à la catégorie socioprofessionnelle, les milieux Gilets jaunes restent actuellement très importants en France. Ils ne sont peut-être pas majoritaires si on prend en compte le fait qu'au sein des classes populaires les secrétaires étaient assez peu présentes, alors qu'elles représentent une part importante de l'emploi des femmes des classes populaires. Il faut être très prudent, mais il y a probablement entre 30 et 50 % de la société française qui serait concernée par ces tensions.

Pourquoi, à votre avis, les secrétaires se sont peu mobilisées ?

C'est une question intéressante, mais que j'ai pour l'instant peu approfondie. Disons qu'au moment où j'ai fait l'enquête, et ça a été confirmé par l'enquête nationale et par d'autres enquêtes par téléphone, on s'est rendu compte que les secrétaires étaient sous-représentées. À ma connaissance, cela renvoie au fait que les secrétaires sont une catégorie de la population qui est peu mobilisée notamment en entreprise, qui est peu syndiquée. Je m'étais déjà aperçu de cela dans d'autres travaux sur les engagements dans les conflits du travail. Cela s'explique notamment par le fait que ce n'est pas évident de se mobiliser quand vous travaillez vraiment au quotidien avec une direction d'entreprise. C'est un constat statistique, cela ne veut bien sûr pas dire que certaines secrétaires étaient dans les gilets jaunes, ou mobilisées dans leur entreprise!

« IL Y A PROBABLEMENT
ENTRE 30 ET 50 %
DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE
QUI SERAIT CONCERNÉE
PAR CES TENSIONS. »

Vous dites dans votre livre qu'il « existe une très forte congruence entre les milieux socioprofessionnels investis dans un mouvement social et ses formes d'action », comment cela se concrétise ?

C'est quelque chose qui a été très frappant et assez peu relevé dans l'analyse des Gilets jaunes. Ce qu'on sait depuis plusieurs décennies en littérature de sciences politiques, c'est que les milieux populaires sont relativement éloignés de la politique. Ils sont peu investis dans les partis politiques, dans les associations, dans les syndicats et là, en quelques semaines, on a une irruption des classes populaires sur le devant de la scène politique. Pour essayer d'expliquer ce phénomène, on peut faire le lien entre l'investissement de personnes plutôt éloignées de la politique institutionnelle et le fait que sur les ronds-points, elles pouvaient y mettre en œuvre un certain nombre de savoir-faire. Cela leur permettait de se sentir très à l'aise avec, par exemple, le filtrage routier, la construction de cabanes, la mise en place d'une ambiance conviviale en reprenant le registre des rencontres sportives ou des mobilisations syndicales -qui n'étaient pas complètement absentes de ce point de vue là des ronds-points-. Dans le livre, j'essaie de décrire tout cet ensemble de savoir-faire car il me semble que ça délivre un message politique très fort, peu importe bord politique : si on veut engager nos concitoyens dans la politique, il faut essayer de concevoir qu'il faut une relation entre le mode de vie de ces personnes et les formes d'engagement qu'on leur propose.

Beaucoup de primo-contestataires étaient présents sur les ronds-points dès le début du mouvement. Cela veut-il dire que les individus plus politisés, par exemple syndiqués, étaient absents ?

Ce qu'on peut dire là-dessus c'est que c'était des primo-contestataires dans le sens où vous aviez toute une partie des Gilets jaunes, et ils ont été nombreux, qui ont été des personnes peu engagées dans les formes les plus institutionnalisées de la politique. Ça c'est un point qui a été régulièrement relevé et qui est tout à fait exact. Cela n'empêche pas qu'au sein des Gilets jaunes, en réalité, les personnes ayant fait ou faisant partie d'un parti politique ou d'un syndicat étaient relativement présentes. C'est souvent le cas

quand il y a une mobilisation, il y a toujours des personnes qui ont une certaine expérience de la politique et notamment telle qu'elle existe en France depuis le 19^e siècle pratiquement, qui sont largement présentes. Pour les syndiqués je l'ai montré et ça a été confirmé par l'enquête nationale, on a pu observer qu'ils étaient sur-représentés. Le taux de syndicalisation chez les Gilets jaunes était plus élevé que ce qu'on observait dans la population générale. Une fois qu'on a dit cela, il faut être très précautionneux parce que ça ne veut pas dire qu'ils affichent leur engagement syndical. On a observé des phénomènes de « laisser le drapeau à la maison » par exemple.

On a l'impression que les syndicats sont restés relativement extérieurs aux Gilets jaunes mais en réalité, il y avait beaucoup de syndiqués qui ont pu mettre à profit leur expérience, par exemple dans la capacité à mettre en place un barbecue, à organiser un collectif ou à ne pas s'inquiéter du fait que la mobilisation dure un peu dans le temps et qu'on n'obtienne pas tout de suite satisfaction des revendications. Le fait qu'il y ait beaucoup de syndiqués tenait aussi aux milieux sociaux mobilisés et notamment au fait que la syndicalisation est plus forte dans les milieux industriels. C'est un point à relever, il y a un effet de structure sous-jacent qui explique aussi cette répartition.

Vous parlez dans votre livre de « politisation in situ », comment cela s'est-il traduit ?

Pour décrire ce qui était à l'œuvre sur les ronds-points j'ai essayé de développer la notion de politisation *in situ*. C'est à dire une politisation qui se fait sur les ronds-points et qui se fait à la fois pour les Gilets jaunes présents et engagés dans la gestion du trafic routier mais aussi pour les automobilistes. Très souvent, ils étaient arrêtés par les Gilets jaunes, un court instant, mais qui suffisait à nouer un échange et un appel au soutien des Gilets jaunes avec, par exemple, l'appel aux dons si les personnes allaient faire leurs courses ou l'appel à venir les rejoindre sur les ronds-points. Il y avait donc des discussions qui se nouaient sur les ronds-points, faisant de cet espace un espace très important. J'utilise le terme de politisation même s'il faudrait discuter un peu plus précisément ce terme, mais disons en tous cas qu'il y avait des discussions sur des aspects de la vie sociale peu discutés par ailleurs et, encore plus rarement, discutés avec des personnes qu'on ne connaît

pas déjà. C'était quelque chose de très frappant, cela a donné lieu à une forme de libération de la parole sur les conditions de vie que connaissent les Gilets jaunes mais aussi sur les problèmes environnementaux qui n'étaient pas du tout absents des discussions comme j'ai pu m'en rendre compte.

Est-ce que vous savez si les groupes locaux ont eu des suites ?

C'est un débat qui est en cours entre politistes que je me garderais bien de trancher faute d'avoir directement travaillé sur le sujet. Mon sentiment c'est que les Gilets jaunes n'ont pas eu de débouchés politiques concrets et très clairs, très identifiables après leur mouvement. Que ce soit à l'occasion des élections municipales ou d'élections plus nationales, il y a eu beaucoup de difficultés à monter des listes Gilets jaunes. Ceci étant dit, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu d'initiatives locales, il y a des initiatives qui passent un peu sous les radars par rapport à l'actualité nationale puisqu'elles se font vraiment au niveau local et notamment des réseaux de mobilisation, des réseaux de contacts, de personnes qui se connaissent et ça je crois que ce n'est pas rien dans notre société aujourd'hui. Disons qu'en termes d'initiatives et notamment d'initiatives sur l'environnement j'ai l'impression que ça a assez rapidement périclité même s'il y a eu, par exemple, des initiatives de potagers collectifs qui sont restées, à ma connaissance, relativement marginales. Il y avait aussi eu pas mal de difficultés liées au fait que les Gilets jaunes se sont mobilisés en manifestations et qu'ils y ont fait l'expérience de la violence, que ce soit des forces de l'ordre ou des autres manifestants. Je crois que ça a été une expérience marquante pour beaucoup de Gilets jaunes qui a été à l'origine d'un certain désengagement, en tout cas pour certains d'entre eux. Ça a aussi nui, potentiellement, à la mise en place d'initiatives locales.

Que reste-t- il aujourd'hui du mouvement dans la société? Les leçons ont-elles été tirées par le champ politique?

Par manque d'éléments, je préfère rester prudent sur ce terrain. Mon impression c'est que, depuis 2018, peu de choses ont évolué concernant les conditions de vie ou sur la tension entre l'usage de l'automobile et les enjeux environnementaux. Par exemple, j'essaie de suivre la mise en place des ZFE et je pense que ça va donner lieu à des tensions très importantes. L'une des revendications chez les Gilets jaunes, c'était la taxation du kérosène, ça a été bien observé déjà en allant sur les ronds-points mais aussi dans l'enquête nationale qui a pu être réalisée. C'était très frappant, quand on demandait aux Gilets jaunes : « *Qu'est-ce que vous répondez aux personnes qui vous accusent d'être anti-écologistes?* », l'argument kérosène revenait un certain nombre de fois. A ma connaissance, il n'y a pas eu de réelle évolution de ce côté-là. On en reste à un *statu quo* qui est dommageable pour tout le monde, pour les Gilets jaunes, mais aussi pour la planète.