



HAL
open science

La géographie est-elle une science engagée? Fracture(s) territoriale(s) et gilets jaunes

Samuel Depraz

► **To cite this version:**

Samuel Depraz. La géographie est-elle une science engagée? Fracture(s) territoriale(s) et gilets jaunes. *Historiens et géographes*, 2019, 446, pp.25-29. halshs-02276654

HAL Id: halshs-02276654

<https://shs.hal.science/halshs-02276654v1>

Submitted on 3 Sep 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La géographie est-elle une science engagée ? Fracture(s) territoriale(s) et gilets jaunes

par **Samuel DEPRAZ**, Maître de conférences à l'Université de Lyon (Jean Moulin – Lyon III)
samuel.depraz@univ-lyon3.fr

Conférence donnée dans le cadre de la Nuit de la Géographie, le 5 avril 2019 à Lyon

Depuis l'hiver 2018-2019 et le mouvement des gilets jaunes, l'actualité a permis de mettre en évidence aux yeux du grand public l'importance de la dimension spatiale des faits sociaux. « Fracture territoriale », « France périphérique », « espaces marginalisés » : avec ce vocabulaire, responsables politiques et acteurs de la sphère médiatique ont soudainement ressenti le besoin de faire appel, parmi d'autres contributions, à l'expertise des géographes pour tenter de comprendre ce qui était en train de se jouer au cœur de la société française¹.

Pourtant, le statut d'expertise et, même, la validité scientifique de la démarche géographique ne vont pas forcément de soi, tant il est vrai que l'image de notre discipline reste grevée d'héritages pesants et de préconceptions plutôt négatives, faute de connaître la nature réelle de la géographie lorsqu'elle devient discipline de recherche. L'objectif de cette contribution vise donc, tout d'abord, à rappeler la légitimité renouvelée de la géographie en tant que science, avant de montrer ce qu'elle a pu apporter, dans son domaine, à la compréhension du mouvement des gilets jaunes et des nouvelles inégalités territoriales de la France.

La géographie est-elle perçue en tant que science ?

Le premier problème auquel se trouvent confrontés les géographes réside moins dans leurs méthodes de travail et de recherche, consolidées depuis plus d'un siècle par des croisements épistémiques féconds avec de nombreuses sciences connexes, que dans la perception dont la discipline fait l'objet auprès du grand public. La géographie, pour rappeler les termes ironiques d'Yves Lacoste, c'est en apparence cette discipline « bonasse », une « description du monde » où « il n'y a rien à comprendre, mais il faut de la mémoire » (Lacoste, 1976). C'est une « science modeste », pour Lucien Febvre (1949). Cela semble ainsi rappeler ce temps pas si ancien où la géographie scolaire se résumait à une liste de départements et de préfectures, et à quelques grands énoncés de vérité générale, peu questionnables, comme « la Seine prend sa source sur le Plateau de Langres », au service d'un grand récit national. Une géographie descriptive, bien peu critique, et dont la contribution semblait ainsi surtout se borner à naturaliser les faits géographiques et les contrastes territoriaux observés à la surface du globe. De fait, la perception qu'a le grand public de la géographie est bien souvent empreinte de la réminiscence d'un grand ennui scolaire, d'une description aride qui, pour se parer malgré tout des atours d'une science, emploie un vocabulaire inutilement jargonnant pour parler de l'espace.

Parfois aussi, à l'inverse, pointe une sorte de fascination inavouée pour une idéalisation du métier du géographe : ce dernier serait en réalité un explorateur, un voyageur insatiable qui va produire un récit sur les dernières frontières de l'inconnu, sur les territoires les plus reculés ; il est celui qui complète les cartes là où elles restent encore mystérieuses et muettes. On a encore en tête le travail du dernier grand géographe-voyageur, Alexandre de Humboldt qui, dans son exploration du bassin amazonien établit avec Aimé Bonpland au tout début du 19^e siècle l'existence du canal naturel du

Casiquaire, entre l'Orénoque et le Guainia (expédition de 1799-1804). En somme, on ne sait pas très bien ce qu'est devenue la géographie depuis la fin des grandes explorations et le désenchantement du monde, désormais fini et totalement couvert par les cartes. On sait où se trouvent les villes et les montagnes : que reste-t-il donc à dire à la géographie, dans ces conditions ?

Pourtant, la géographie parle désormais de la société

Le besoin renouvelé d'une expertise géographique montre pourtant que le discours des géographes n'est pas – ou plus – celui qu'on croit. La nouvelle légitimité de la géographie est à replacer dans le contexte du *spatial turn* connu par les sciences humaines et sociales depuis une bonne quarantaine d'années. Que ce soit en philosophie (Michel Foucault), en sociologie (Henri Lefebvre, Pierre Bourdieu, Edward T. Hall), en histoire (Michel De Certeau), en psychologie sociale (Abraham Moles et Elisabeth Rohmer), on s'interroge soudain sur le rôle des lieux et leur épaisseur sociale. Ce n'est plus de l'espace physique dont on parle, au sens d'un donné matériel et objectif qui existerait en-dehors de l'homme, et que l'on mesure, qu'on localise, qu'on géométrise : cet aspect-là de l'espace est réglé et mis en équations par les systèmes d'information géographique. Non, c'est de l'espace social dont il est désormais question (Di Méo, Buléon, 2005), c'est-à-dire l'espace des hommes, perçu, approprié et pleinement vécu. Cet espace-là nous parle, et l'on s'interroge soudain sur son rôle dans la construction des rapports sociaux : la distance, le mur, la coupure urbaine orientent notre vision du monde et contribuent à produire des inégalités, ou à les pérenniser.

Ainsi, l'espace compte, et la géographie a elle aussi connu ce tournant avec l'avènement, depuis les années 2000, d'une géographie pleinement sociale : Jacques Lévy (1999) a ainsi eu cette expression célèbre : « la géographie a fait son propre tournant le jour où les géographes ont compris qu'elle n'était science des lieux, que des lieux des hommes »². Armand Frémont ne disait pas autre chose dans son ouvrage fondateur, *La Région, espace vécu* : une région, « si elle existe, est vue, perçue, ressentie, aimée ou rejetée, modelée par les hommes et projetant sur eux des images qui les modèlent ». Il faut donc « chercher à la saisir où elle existe, vue des hommes » (Frémont, 1976). Soyons donc clair : la géographie est aujourd'hui une science pleinement sociale, elle s'intègre dans le dialogue fécond entre disciplines en venant expliquer ce que l'espace signifie et comment il joue sur l'organisation des sociétés. Géographie culturelle, géographie du sensible, des représentations, géographie critique, postcoloniale, géographie des pratiques : dans toutes ces courants de la recherche contemporaine, on n'étudie ainsi plus tellement l'espace en soi, mais le « territoire », entendu comme une portion d'espace appropriée et investie de représentations par un groupe social donné ; dans tous les cas, la géographie s'est spécialisée dans l'étude de « *la dimension spatiale des faits sociaux* » (Séchet, Veschambre, 2006).

Un espace médiatique encombré pour parler des territoires

Une fois ce tournant posé et rappelé, il faut aussi admettre une certaine timidité des géographes face au débat public. Sans doute est-ce là la conséquence des inerties évoquées plus haut dans les représentations de la discipline ? Toujours est-il que le retour en force de la question territoriale sur la scène politique n'a pas attendu, du coup, la prise de parole des géographes pour s'imposer au grand public, avec cette fameuse thématique de la « fracture territoriale » qui a émergé au tournant des années 2010, puis dans le débat présidentiel de 2012. On évoque le terme depuis les écrits des économistes spatiaux analysant les processus de redistribution de la richesse publique, mais aussi par des travaux démographiques et sociologiques plus grand public (Todd, Le Bras, 2015) qui

réactivent volontiers l'opposition Nord-est / Sud-ouest) ou des essais plus polémiques (Guilluy, 2010 et 2014). C'est ce dernier auteur, pourtant géographe de formation, qui a finalement promu l'idée d'un fossé croissant, voire d'un décrochage entre deux France : la France des métropoles, grande gagnante de l'intégration économique mondiale d'une part, dans laquelle on retrouve les plus forts gains de productivité et la plus forte concentration de richesses ; et la « France périphérique » d'autre part, cet ensemble territorial hétérogène qui regrouperait presque les 2/3 de la population française, et qui reste tenue à distance des mécanismes de redistribution de la richesse. Une France périphérique que Guilluy identifie volontiers à celle des petites villes et des marges rurales du territoire, la France dite des « petits blancs », par opposition aux cœurs d'agglomération et aux quartiers de banlieue ethnicisés qui s'y accrochent et profitent malgré tout de l'attention publique.

Cette dernière réponse, construite à partir de corrélations cartographiques parfois hâtives, mais aussi de raisonnements aussi efficaces médiatiquement que simplistes scientifiquement, ont brouillé le message que la géographie pouvait effectivement apporter au débat public. La principale critique, la plus évidente, est qu'elle réduit l'analyse géographique à une caricature (Depraz, 2018). Le dualisme France des métropoles / France périphérique est certes très simple à comprendre, car il rejoue la lutte éternelle entre dominants et dominés en lui donnant désormais un tour spatial. Mais c'est précisément tuer ce qui fait la valeur ajoutée du projet géographique : l'attention à la nuance, à la pensée complexe. « Décrire la terre », si tel reste le projet d'une géographie même devenue sociale, c'est précisément faire attention à la nuance, aux différenciations régionales et locales, et à une approche spécifique selon les groupes sociaux étudiés. S'il avait suffi de couper la France en deux pour la comprendre, le problème n'aurait sans doute pas attendu si longtemps pour être théorisé. Tout le travail médiatique de la géographie, depuis une petite dizaine d'années, consiste donc à « ramer contre le courant » et tenter de rééquilibrer le propos sur le territoire national en lui apportant plus de finesse.

Sur les gilets jaunes en particulier : le périurbain en question

Qu'est-ce que l'analyse scientifique des géographes peut alors apporter à la compréhension du récent mouvement des gilets jaunes, si l'on veut bien sortir de l'idée simpliste qu'il s'agirait simplement d'une revanche de la France périphérique à l'encontre de l'élite métropolitaine ? La première des certitudes était déjà de reconnaître qu'on ne savait *a priori* rien sur le mouvement. L'analyse d'un tel moment social requiert une certaine posture d'humilité et d'écoute pour tenter de capter des signaux faibles, nouveaux, et d'éviter de retomber dans des schémas préexistants. Avec l'historien Patrick Boucheron, on est en effet tenté de dire que : « Quelqu'un qui dit 'je vous l'avais bien dit', je ne l'écoute pas ». En effet, « La capacité des gens à adhérer à leurs propres convictions alors que tout semble les ébranler ne cesse [d']étonner »³. En revanche, chercher à voir en quoi l'espace peut contribuer à la compréhension du mouvement, et à la différenciation entre les situations observées, est un projet fécond et stimulant intellectuellement.

La lecture de la carte initiale des Gilets jaunes a d'abord montré que la mobilisation n'était pas directement proportionnelle à la distance aux centres, et ne recouvrait pas complètement la carte de la grande vulnérabilité énergétique, laquelle concerne en priorité le rural éloigné⁴. La mobilisation s'inscrit en réalité dans une étroite dépendance aux métropoles, les lieux occupés étant, dans leur quasi-totalité, inscrits dans les « couronnes périurbaines », ces territoires ruraux qui sont hors des espaces bâtis en continu, mais sous la dépendance immédiate et permanente des villes pour l'emploi et les services rares ou intermédiaires. Analyse confirmée à l'échelle nationale par Sylvain Genevois (2018) : on est au plus près des unités urbaines, sur les entrées de ville, alors que les territoires les

plus massivement ruraux sont assez à l'écart (Bourgogne, Poitou, Morvan, hauteurs du Massif central ou Corrèze). De fait, la typologie des lieux soumis à blocage contient en elle-même l'essence de la vie périurbaine. Tels une métonymie territoriale (la partie pour le tout), le rond-point, le péage ou le parking de supermarché expriment un mode de vie ; ce sont certes des lieux de la voiture, ce qui est logique puisqu'on parle initialement de taxe sur les carburants ; mais ce sont aussi des lieux que l'on maîtrise : on occupe plus aisément un territoire dont on connaît parfaitement les points sensibles, à l'image d'un stratège étudiant le terrain de manœuvre d'une armée. Et, plus encore, en procédant ainsi, le mouvement des gilets jaunes visait d'abord à se rendre visible à lui-même, afin de faire entrer dans la mobilisation toutes celles et ceux qui en partagent les valeurs, comme les contraintes quotidiennes de la mobilité.

J'ai ainsi tenu à montrer ce point élémentaire : le mouvement des gilets jaunes contribue, avec une belle efficacité médiatique, à refonder la géographie de la France (Depraz, 2019). Il rend visible des « non-lieux » anthropologiques (Augé, 1992) de la France périurbaine et permet ainsi d'ouvrir un réel débat sur les nouveaux modes de vie contraints par les mobilités quotidiennes de la voiture.

Pauvreté et contrainte dans les territoires

Deuxième idée : ce n'est pas non plus la France la plus pauvre qui s'est mobilisée. Le sociologue Olivier Galland (2018) parle d'une révolte des « revenus modestes ». Certes, tout ne se mesure pas par des indicateurs monétaires, mais il faut au moins admettre que, pour pouvoir se mobiliser sur des questions de carburant, encore faut-il être motorisé, et avoir un motif de déplacement permanent, c'est-à-dire en général un emploi. Par le jeu des moyennes, le périurbain est l'espace le plus riche de France (environ 20 000€ de revenu imposable par unité de consommation, contre 19 000 en moyenne française), tandis que ce sont les cœurs de ville qui concentrent la pauvreté la plus importante, puis le rural éloigné. C'est aussi, mécaniquement, l'espace connaissant le taux de chômage le plus faible, tandis que les plus pauvres, au cœur des villes (populations sans domicile, migrants) sont malheureusement encore un cran en-deçà des revendications des Gilets jaunes.

Si ce n'est pas la France la plus pauvre, cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas de détresse sociale ni de difficultés. Le mal-être des Gilets jaunes a clairement été identifié comme celui des dépenses contraintes, dont le poids n'a cessé de se renforcer dans le budget des ménages (Depraz, 2018). Ainsi, parler des niveaux de revenus ou du pouvoir d'achat des ménages n'a de sens que si l'on intègre à ce calcul l'ensemble des dépenses pré-engagées, c'est-à-dire celles sur lesquelles on n'a quasiment pas de prise : loyers ou remboursements de prêts, abonnements, eau, gaz, cantine, assurances, etc. Or, en dépit d'une hausse globale du pouvoir d'achat des ménages au cours du siècle précédent, la part des dépenses contraintes a augmenté encore plus vite, passant de 12 à 29% des revenus en moyenne depuis 1950⁵ – si bien que la part des revenus arbitrables, ceux que l'on peut librement dépenser une fois les factures payées, est globalement orientée à la baisse. Et c'est bien ici que réside le cœur du problème périurbain : ce territoire est précisément celui du cumul des dépenses contraintes. On y trouve à la fois la plus grande part d'accédants à la propriété, avec des remboursements de prêt et des charges dépassant le quart du montant de leurs revenus ; et la plus grande part de dépenses en carburant, qui est elle aussi à considérer comme une dépense contrainte dès lors qu'elle est liée essentiellement à l'emploi.

On n'a pas encore mesuré toutes les conséquences de cette extension historique du périurbain. Cet « urbanisme d'opportunité » (Depraz, 2017) a en effet été promu pendant plusieurs décennies en tant qu'alternative aux banlieues, selon les préceptes de l'anti-urbanisme qui voulait développer une société de propriétaires. Dopé par les aides à l'accession et à la construction, encouragé par un

marché de promoteurs-constructeurs qui proposait une solution rentable face à l'envol des prix de l'immobilier en ville, l'espace périurbain a ainsi accueilli à la campagne une France contrainte, plus que toute autre sensible aux variations de ses conditions de logement et de transport. On peut insister en particulier sur la figure des « captifs du périurbain » (Rougé, 2009) peu motorisés : jeunes, parents célibataires, personnes âgées... Face à l'idée d'une société de la modernité, toujours en mouvement, d'une nouvelle culture de la mobilité qui permettrait le dépassement du clivage rural/urbain, il faut ainsi rappeler la « *vitesse différenciée* » des exclus de la grande mobilité (Ollivro, 2005).

Troisième idée : ce n'est donc pas tout le périurbain qui est concerné, mais bien d'abord la fraction précarisée de la population périurbaine qui a du mal à maîtriser ses contraintes budgétaires. De même, ce n'est pas non plus *que* le périurbain. On observe dans le mouvement une autre surreprésentation géographique, si l'on rapporte le nombre de points de blocage à l'importance démographique des agglomérations : celle des petites villes ouvrières touchées par la désindustrialisation. Elles aussi possèdent leur propre couronne périurbaine ; mais s'y ajoute un contexte défavorable de crainte sur l'emploi, avec des revenus médians plus modestes que la moyenne. Ce sont ces villes laissées à l'écart de la dynamique métropolitaine qui génèrent d'ailleurs, en moyenne, les plus grands sentiments d'insatisfaction de conditions de vie⁶ : non pas le rural, ni même le cœur des grandes villes, mais bien les petites agglomérations qui voient avec perplexité la réduction des services publics, accéléré depuis 2007 et 2012 (lois RGPP et MAPTAM) alors même que leur effort fiscal doit se renforcer. La fragilité sociale de ces petites villes industrielles se manifeste ainsi par une mobilisation élevée dans le Nord-Est, en basse Seine ou dans l'Est parisien, mais aussi de Fos-sur-Mer à la Ciotat, ou encore les pôles anciens de l'industrie et du textile de Roanne ou Montluçon. Ce furent aussi les lieux symboliquement retenus pour les rassemblements fédératifs du mouvement : Bourges, centre réfractaire du territoire et ville en déclin industriel et démographique ; Commercy, marquée par le départ de l'armée ; Saint-Nazaire, port industriel aux chantiers navals réputés – et régulièrement menacés.

Plus largement : dénoncer l'injustice sociale

Une fois ces faits géographiques énoncés, il est difficile d'aller plus loin. Car ce qu'il faut enfin et surtout dénoncer dans le modèle de la France périphérique, c'est la tentation permanente du spatialisme, c'est-à-dire le fait de vouloir expliquer les tensions sociales par les configurations spatiales. Non, ce n'est pas le fait périurbain ni la mise à distance de la grande ville qui provoque la colère des gilets jaunes : « *les gilets jaunes ne sont pas des ruraux ou des périurbains, ils sont à la fois des résidents périurbains, des usagers ou salariés des services de la ville moyenne et d'anciens habitants ou d'actuels consommateurs des métropoles* », tranche Daniel Béhar (2018). L'idée de la France périphérique est ainsi un miroir rassurant d'auto-identification, binaire, face à une société qui ne l'est plus. La grande richesse peut être rurale et éloignée : certaines localités touristiques ou villages gentrifiés ne posent pas problème à ceux qui ont les moyens du voyage. Rappelons que les hautes vallées alpines touristiques sont mieux desservies en TER que quelques localités de la grande banlieue parisienne et parfaitement équipées en connexion haut-débit. De même, toutes les petites villes ne sont pas non plus en crise, loin s'en faut, elles qui bénéficient, notamment au sud-ouest du territoire, de la « circulation invisible des richesses » et des apports redistributifs de l'économie résidentielle théorisée par l'économiste Laurent Davezies (2008).

Les territoires ne sont donc pas la cause des problèmes, ils en sont le révélateur : l'espace périurbain ou les petites villes du déclin industriel, du fait même de la prééminence de la contrainte, rendent

plus visibles qu'ailleurs des revendications de fond qui traversent en réalité la société dans son ensemble ; mais les racines du mal-être ne sont pas spatiales. Elles sont sociales et relèvent avant tout d'une exigence de justice fiscale. Le mouvement est marqué par le refus d'un transfert de l'effort fiscal vers des taxes à la consommation, qui sont l'impôt le plus inéquitable qui soit. C'est aussi le refus de faire peser la crise lancinante de la dette sur les ménages les plus pauvres, en revendiquant au contraire des prélèvements renforcés sur les plus hauts revenus, avec un contrôle plus strict des niches et de la fraude fiscale. De vieilles évidences, mais que le poids des territoires contestataires rend désormais criantes et incontournables.

Références

- Augé Marc, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992, 160 p.
- Béhar Daniel, « La crise des 'gilets jaunes' révèle l'histoire d'une France qui disparaît », *The Conversation*, 2018 [en ligne] : <https://theconversation.com/la-crise-des-gilets-jaunes-revele-lhistoire-dune-france-qui-disparait-107842>
- Davezies Laurent, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Seuil, La République des idées 2008, 96 p.
- Davezies Laurent, *La crise qui vient. La nouvelle fracture territoriale*. Paris, Seuil, coll. « La République des Idées », 2012, 111 p.
- Depraz Samuel, « De la France périphérique à la France des marges : comment rendre leur juste place aux territoires urbains marginalisés ? », *Carnet des études urbaines*, 2018 [en ligne] : <https://urbs.hypotheses.org/411#more-411>
- Depraz Samuel, « Les gilets jaunes refont la géographie de la France », *Libération*, 2019a [en ligne] : https://www.liberation.fr/debats/2019/01/16/les-gilets-jaunes-refont-la-geographie-de-la-france_1703399
- Depraz Samuel, « La France contrainte des Gilets jaunes », in AOC, *Gilets jaunes : hypothèses sur un mouvement*, Paris : La Découverte, 2019b, p. 75-80.
- Depraz Samuel, « Les couronnes périurbaines, des marges en tension », in *La France des marges, géographie des espaces 'autres'*, Paris : Armand Colin, 2017, p. 165-192.
- Di Méo Guy, Buléon Pascal, *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*, Paris, Armand Colin, 2005, 304 p.
- Febvre Lucien, *La Terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*. Paris, Albin Michel, 1949, 475 p.
- Frémont Armand, *La région, espace vécu*, Paris : Flammarion coll. « Champs », 1976, 223 p.
- Galland Olivier, « Et les pauvres, dans tout ça ? », revue *Télos*, 2018 [en ligne] : <https://www.telos.eu.com/fr/et-les-pauvres-dans-tout-ca.html>
- Genevois Sylvain, « comment interpréter la carte des Gilets jaunes ? », in *Cartographies numériques*, 2018 [en ligne] : <https://cartonumerique.blogspot.com/2018/11/carte-gilets-jaunes.html>
- Guilluy Christophe, *Fractures françaises*, Paris : Flammarion, 2010, 186 p.
- Guilluy Christophe, *La France périphérique, comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris : Flammarion, 2014, 185 p.
- Lacoste Yves, *La géographie, ça sert d'abord à faire la guerre*, Paris: Maspero, 1976, 187 p.

Le Bras Hervé, Todd Emmanuel, *Le Mystère français*, Paris : Seuil, coll. « La République des idées », 2015, 336 p.

Lévy Jacques, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 1999, 400 p.

Rougé Lionel, « L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation », *Articulo-Journal of Urban Research*, n°5, 2009 [en ligne] : <https://journals.openedition.org/articulo/1440>

Séchet Raymonde, Veschambre Vincent (dir.), *Penser et faire la géographie sociale. Contributions à une épistémologie de la géographie sociale*, Rennes, Presses universitaires, 397 p.

Notice biographique

*Samuel Depraz est maître de conférences en géographie-aménagement à l'Université de Lyon (Jean Moulin – Lyon III) et vice-président de l'Association de géographes français. Ses travaux de recherche portent sur la géographie rurale et environnementale, l'acceptation sociale des espaces naturels protégés ainsi que sur les politiques de développement local en Europe. Il a récemment publié *La France des marges, géographie des espaces « autres »* (Armand Colin, 2017) et est l'auteur d'une cinquantaine d'articles de recherche, en accès libre sous HAL-SHS.*

Résumé

Le mouvement des gilets jaunes, survenu depuis l'automne 2018, a permis de mettre en avant des questionnements nouveaux sur les équilibres territoriaux de la France. L'expertise géographique est soudain devenue nécessaire pour comprendre les « fractures territoriales » ou l'affirmation d'une « France périphérique » dans le débat national. Pourtant, cette posture du discours géographique n'était pas acquise d'avance. Après avoir rappelé la difficile quête de légitimité de la géographie en tant que science sociale, cet article illustre ce que cette discipline a pu apporter à la compréhension des nouvelles inégalités territoriales de la France. La spatialité du mouvement des gilets jaunes, à la fois périurbain et issu des petites villes désindustrialisées, peut ainsi être lue comme la résultante des injustices fiscales et du poids des dépenses contraintes dans la société française.

¹ Pour une synthèse efficace de l'intervention des géographes dans le débat public sur les Gilets jaunes, voir le portail de ressources *Géoconfluences* (2018) : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/revues-de-presse/gilets-jaunes>.

² par opposition à la citation célèbre de Paul Vidal de la Blache : « la géographie est la science des lieux et non celle des hommes ». Voir aussi Jacques Lévy, « Société-monde. Le Tournant géographique », in Laurin S., Klein J-L., Tardif C. (dir.), *Géographie et société : vers une géographie citoyenne*, Sainte-Foy : Presses universitaires du Québec, 2001, p. 15-42.

³ France Inter, Le 7-9, *Le Grand entretien* du 7 février 2019 : <https://www.franceinter.fr/emissions/l-invite-de-8h20-le-grand-entretien/l-invite-de-8h20-le-grand-entretien-07-fevrier-2019>

⁴ D'après les analyses de l'Observatoire national de la précarité énergétique et les données in : INSEE, 2015, « Vulnérabilité énergétique, loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget », INSEE Première n°1530 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1283764>.

⁵ On en trouvera le résumé efficace sur le site des « décodeurs » du Monde : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/11/14/que-reste-t-il-apres-avoir-paye-les-factures-le-pouvoir-d-achat-mine-par-les-depenses-contraintes_5383539_4355770.html

⁶ Voir à ce sujet les travaux de l'Observatoire du bien-être : <http://www.cepremap.fr/2018/11/note-de-lobservatoire-du-bien-etre-n2018-07-bonheur-rural-malheur-urbain/>