



HAL
open science

Compte rendu de "Vincent Jarousseau, Les racines de la colère. Deux ans d'enquête dans une Fran Les Arènes, 2019"

Agnès Cavet

► To cite this version:

Agnès Cavet. Compte rendu de "Vincent Jarousseau, Les racines de la colère. Deux ans d'enquête dans une Fran Les Arènes, 2019". Lectures, 2019, 10.4000/lectures.41631 . halshs-02959696

HAL Id: halshs-02959696

<https://shs.hal.science/halshs-02959696>

Submitted on 7 Oct 2020

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.

Copyright



Vincent Jarousseau, *Les racines de la colère. Deux ans d'enquête dans une France qui n'est pas en marche*

Agnès Cavet



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/lectures/41631>

DOI: 10.4000/lectures.41631

ISSN: 2116-5289

Publisher

Centre Max Weber

Electronic reference

Agnès Cavet, « Vincent Jarousseau, *Les racines de la colère. Deux ans d'enquête dans une France qui n'est pas en marche* », *Lectures* [Online], Reviews, Online since 06 June 2020, connection on 25 September 2020. URL : <http://journals.openedition.org/lectures/41631> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/lectures.41631>

This text was automatically generated on 25 September 2020.

© Lectures - Toute reproduction interdite sans autorisation explicite de la rédaction / Any replication is submitted to the authorization of the editors

Vincent Jarousseau, *Les racines de la colère. Deux ans d'enquête dans une France qui n'est pas en marche*

Agnès Cavet

- 1 Trente ans après la fermeture d'Usinor, que sont devenus ces bassins de Lorraine et du Nord qui semblaient tout entiers au service de l'industrie sidérurgique ? Longwy, Denain, ces noms évoquent encore le souvenir de grèves longues et dures à la fin des années 1970, qui ont tenté en vain de sauver la production française d'acier et l'emploi dans les hauts-fourneaux. C'est justement à Denain, petite ville du Nord à 12 km de Valenciennes, « enlisée dans le chômage et la pauvreté », que le photographe Vincent Jarousseau s'est installé pour mener deux années durant un reportage¹ au plus près du quotidien de familles issues des milieux populaires. Amorcée en mai 2017, à l'heure même où Emmanuel Macron accédait à la tête de l'État français, l'enquête interroge tout particulièrement le hiatus entre l'injonction à « bouger pour s'en sortir »², érigée en vertu cardinale par le slogan « En marche ! » du mouvement macronien, et la réalité de cette France d'en bas, éloignée des centres urbains, qui s'épuise à courir vainement sans en percevoir les bénéfices, et qui réalise parfois qu'elle a moins à perdre dans le tissage de réseaux de solidarité locale que dans le mirage de la mobilité à tout prix. Cet album atypique et captivant³ est le produit de ce reportage⁴.
- 2 Les quinze premières pages relatent l'histoire de la ville minière de Denain depuis le début des années 1970, lorsque la cité comptait près de 30 000 habitant·es⁵ et produisait 10 % de l'acier français. C'est Bernadette, ex-ouvrière âgée de 80 ans, qui « raconte la ville et sa jeunesse ». Le crayon habile du dessinateur Eddy Vaccaro fait revivre ce passé en images, tandis que les photographies de Vincent Jarousseau montrent au présent quelques « anciens », qui portent toujours vive la mémoire des hauts-fourneaux et des luttes ouvrières.
- 3 Après cette introduction en bande dessinée, le cœur de l'ouvrage est constitué de huit récits photographiques⁶, chacun centré sur un individu, un couple, ou encore un duo mère-fille. En 10 à 24 pages, l'auteur retrace avec sobriété et précision la vie sociale et

familiale de ces personnages au cours des deux années. Chaque histoire débute par un portrait en pleine page, accompagné d'un court texte d'introduction et d'un encart signalétique qui fournit quelques éléments sur le profil de la personne : âge, niveau d'études, revenu mensuel...

- 4 Dès la lecture de ces encarts, on peut noter l'attention que Vincent Jarousseau porte au point clé de la *mobilité* des habitant·es⁷. Pour les uns, comme Adrien (p. 94-117) et son père Jean-Yves, « le déplacement, ça fait partie de nos vies » depuis toujours. Tous deux travaillent la semaine sur de gros chantiers BTP⁸, n'importe où en France ou en Belgique, dorment en pension ouvrière ou même dans un bungalow de chantier – pour faire des économies –, puis retournent à la base familiale de Denain le week-end. Bientôt, c'est à Kourou en Guyane que le père et le fils vont partir sur le chantier de montage de la fusée Ariane. Michaël (p. 138-153), quant à lui, se contente de regarder les avions s'envoler, en imaginant « ce que ça fait ». Travaillant pour une entreprise de transport, il évolue entre de grandes plateformes logistiques en France et en Allemagne, regrettant la désocialisation du métier : autrefois, les routiers se retrouvaient entre eux pour passer une bonne soirée ; « maintenant, on est seuls, c'est chacun pour sa gueule ».
- 5 Pour Tanguy (p. 46-57), jeune homme qui prend très au sérieux sa responsabilité d'aîné devant montrer l'exemple et aider sa famille, la mobilité est aussi au cœur du travail : six nuits par semaine, il passe entre 7 et 11 h dans le véhicule avec lequel il parcourt 400 à 500 km pour livrer du pain dans toute la région. Son BTS de maintenance⁹ ne lui est ici d'aucune utilité, « mais au moins, je ne suis pas à l'usine ». Quant à Manon, sa compagne, ses déplacements sont plus courts mais plus fréquents : elle se rend quatre fois par jour au domicile d'une dame âgée pour l'aider à la toilette et aux repas. Échelonnées entre 7 h et 21 h 30, ces visites d'une demi-heure à une heure imposent autant d'aller-retour chronophages en bus, pour un salaire mensuel de 300 euros.
- 6 L'objectif de Loïc (p. 24-45), titulaire d'un CAP de cuisine, est d'abord de financer son permis de conduire. Après avoir essuyé les refus de plusieurs services sociaux, il espère obtenir l'aide d'une association qui paierait ses cours de conduite. Sauf que cette aide est suspendue à sa réinscription au Pôle emploi, dont il a été radié dès qu'il a commencé une formation de boulanger, à 15 km de chez lui. Coincé dans cette stérile impasse bureaucratique, Loïc passe chaque jour 2 h 30 à 3 h à jongler avec les horaires, correspondances et retards des TER¹⁰, tramways et bus. Pourvue d'un BTS de commerce, la jeune Fatma (p. 128-137) mène de front un travail à Denain et une formation à 50 km. Sans permis non plus, elle doit souvent compter sur son père pour la véhiculer d'un lieu à l'autre.
- 7 Pour Christian et Christiane (p. 118-127), couple quinquagénaire, la mobilité repose sur un scooter... qui leur est bientôt dérobé dans la cour de leur cabanon. Reste l'attente de ce petit voyage annuel organisé par le Parti communiste du Nord : une journée à la mer offerte à celles et ceux qui, comme eux, ne partent jamais en vacances.
- 8 Quant à Guillaume (p. 58-81), le père de Tanguy, il est au chômage et se déplace peu. Passionné de *tuning*, il bricole sa Peugeot 309 de 1988, qui n'a aucune chance de passer le prochain contrôle technique. Il a refusé un emploi à 50 km de Denain : « Ça m'aurait rapporté quoi d'aller aussi loin ? 45 minutes de route, avec l'essence à mes frais. Qu'est-ce que j'aurais gagné ? Rien. On m'aurait diminué mon RSA¹¹ ». Finalement, la voiture de Guillaume lui sert essentiellement à remplir le réfrigérateur familial en profitant habilement des promotions des grandes surfaces.

- 9 Si effectivement la mobilité permet à certains d'échapper au chômage, les histoires de ces personnages montrent d'abord combien d'obstacles économiques, logistiques, voire judiciaires¹² viennent entraver la volonté de déplacement d'une partie de la population, justement celle qui cumule le plus de difficultés. Ces récits mettent plus encore en évidence combien l'effort que requiert la mobilité reste entièrement à la charge de celles et ceux qui consentent à se rendre disponibles en tous lieux et à toute heure pour accomplir des boulots invariablement mal payés : perte de temps et d'argent, déqualification, renoncement à une part de vie de famille, etc. D'ailleurs, comme l'analysent très bien les contributions de la géographe Sylvie Landrière et des sociologues Arnaud Le Marchand et Leslie Breton-Chevalier réunies dans la courte partie « Décryptage » (p. 154-158), cet effort n'est pas porté seule par celui ou celle qui travaille mais repose implicitement sur l'existence d'une « base » stable et bien ancrée dans le local : celle des réseaux d'entraide qui rendent matériellement possible le déplacement des un·es tout en assurant à celles et ceux qui restent une vie quotidienne à moindre coût. Dans cette économie, le cas de Guillaume vient contredire « le stéréotype d'une immobilité qui serait à la fois un stigmate et une source d'exclusion » (p. 157). Il a en effet bien compris qu'il a moins à perdre en exploitant les ressources de la proximité qu'en s'asservissant au travail-à-tout-prix, et que c'est par d'autres voies (les coups de mains, le *tuning* automobile, le foot...) qu'il peut gagner la reconnaissance et l'inclusion sociale auxquelles tout un chacun aspire. Qui plus est, Guillaume pointe à sa façon les revers écologiques de la mobilité : « On nous reproche d'être des pollueurs avec nos vieilles bagnoles. Moi, je fais à peine 200 km dans le mois. Mais avec leurs avions, ils polluent pas ? » (p. 77).
- 10 La lettre ouverte à « Monsieur le Président » que signe Vincent Jarousseau à la toute fin de son ouvrage résume parfaitement les enseignements de son enquête : « Ce qui m'a frappé, c'est de voir à quel point certaines personnes sont prêtes à tout accepter pour travailler. [...] Comment ne pas s'interroger [...] sur le poids du discours de la volonté individuelle comme unique moteur de nos possibilités et de nos désirs à court terme ? [...] Bien avant le déclenchement du mouvement des Gilets jaunes, votre parole à l'égard de nos concitoyens relégués en bas de l'échelle sociale a résonné non seulement comme une agression mais comme une pique gratuite, inutile et dangereuse. [...] Denain a été tuée par la main invisible du marché. Mais vos mots, l'injonction permanente à "s'adapter", à "bouger", à suivre le rythme effréné du monde, votre mépris assumé des syndicats et des corps intermédiaires, votre dédain pour les derniers de cordée, ont conduit nombre de nos concitoyens à vous dire "Stop, on n'y arrive plus" » (p. 160-161).
- 11 Telles sont bel et bien « les racines de la colère » qui a trouvé à s'exprimer durant le reportage, dès l'automne 2018. Depuis Denain, on voit ainsi comment l'appel des Gilets jaunes fait écho dans chaque famille : certaines s'engagent sur les ronds-points, d'autres y renoncent car ils doivent se lever tôt pour travailler, d'autres encore soutiennent le mouvement depuis leur cuisine¹³.
- 12 Il y a comme une ironie à lire ou relire cet ouvrage un an après la fin du reportage de Vincent Jarousseau, alors que la pandémie du covid-19 a brutalement relégué le slogan « En Marche ! » au profit du « Restez chez vous ! ». On voudrait savoir comment ces familles de Denain ont traversé le confinement du printemps 2020. « J'aimerais bien que, là-haut, ils nous reconnaissent un peu », disait Tanguy au retour d'une livraison nocturne de pains. A-t-il été entendu et, avec Manon et les autres, ont-ils pris une

nouvelle mesure de la réelle valeur du travail et des efforts qu'ils accomplissent quotidiennement au service des « premières nécessités » de notre société ? À n'en pas douter, les réseaux de solidarité familiale, amicale et associative que met en lumière l'enquête ont dû jouer à plein durant le confinement, réaffirmant le potentiel de ressources et le pouvoir de résistance collective que le tissage social de la proximité confère aux populations, en particulier les plus pauvres. Aujourd'hui plus encore, opposer ces valeurs du local au mirage de la mobilité apparaît dans toute sa vanité et son inconsistance.

- 13 Saluons pour finir l'intelligence des procédés mis en œuvre par Vincent Jarousseau. Sans aucune concession à la rigueur ni à l'analyse scientifique, cet album à la portée de tous les publics, y compris ceux qui ne liront jamais le moindre ouvrage de science sociale, présente un matériau vivant d'une extrême richesse, que seule une relation de confiance cultivée sur le long terme a permis au photographe de recueillir¹⁴. La bande dessinée et le « roman-photo » apparaissent ici comme les moyens les plus efficaces pour restituer à toutes celles et ceux qui ont eu le courage de livrer leur image et leur histoire au photographe un retour à la fois respectueux et engagé, capable de faire entendre à la France d'en haut une vérité certaine venue de la France d'en bas.

NOTES

1. Le projet a d'abord été réalisé pour le Forum vies mobiles, institut de recherche indépendant qui explore « nos déplacements, leurs impacts sociaux [...] et environnementaux [...]. Interrogeant l'injonction qui nous est faite à nous déplacer toujours plus, il cherche à imaginer des solutions répondant aux aspirations des citoyens » (p. 2). Voir le site : <http://www.forumviesmobiles.org>.
2. Bien analysée dans : Le Breton Éric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.
3. Pour s'en faire une idée, consulter l'article suivant de *Libération* qui reproduit de nombreuses pages de l'album : https://www.liberation.fr/photographie/2019/04/11/a-denain-les-racines-de-la-colere_1720743.
4. Vincent Jarousseau a précédemment cosigné un ouvrage similaire résultant d'une enquête dans des villes conquises par le Front national : Igounet Valérie, Jarousseau Vincent, *L'illusion nationale*, Paris, Éditions des Arènes, 2017.
5. Aujourd'hui, Denain recense 19 000 habitantes.
6. La forme évoque celle du « roman-photo », mais le propos ne relève aucunement de la fiction puisqu'il se base sur des enregistrements sonores. Le photographe se contente de reproduire les paroles des protagonistes dans des « bulles » superposées aux photos, prises à divers moments de leur vie sociale ou au sein de leur foyer.
7. Ces encarts mettent en évidence non seulement les moyens de transport utilisés, les temps passés et les distances parcourues quotidiennement par chacune, mais ils rendent également compte du nombre de départements dans lesquels l'intéressée a résidé, ainsi que de la destination la plus lointaine où il-elle s'est rendue au cours de son existence.
8. Bâtiment et travaux publics.
9. Tanguy est le premier de sa lignée familiale à avoir obtenu le baccalauréat.

10. Train express régional.

11. Revenu de solidarité active.

12. Y compris à travers les décisions de garde alternée des enfants, ou encore de contrôle judiciaire, comme en témoigne Loïc.

13. « – Les Gilets jaunes, ils se battent pour nous, mais on est contre les violences. J'ai trop peur d'aller sur un rond-point. – Moi, j'ai mis le gilet jaune sur le tableau de bord » (Fatima et Brahim, p. 132).

14. En cela, cet album apparaît tout à fait complémentaire à l'ouvrage de Benoît Coquard, fondé sur une enquête immersive dans la région Grand-Est : Coquard Benoit, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte, coll. « L'envers des faits », 2019 ; compte rendu de Kevin Diter pour *Lectures* : <http://journals.openedition.org/lectures/39690>.

AUTHOR

AGNÈS CAVET

Éditrice et chargée de cours à l'ENS de Lyon, membre du Centre Max Weber ; rédactrice en chef de *Lectures*.