

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** - (1974)  
**Heft:** 255

**Artikel:** Ivan Illich : que veut dire "gagner" du temps?  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1026315>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Une psychose de crise bien utile

La crise pétrolière actuelle apparaît de plus en plus sous son vrai jour: une question de gros sous et non un problème de pénurie.

Deux informations à l'appui. La première provient d'une commission d'enquête sénatoriale américaine. Au début de 1972 déjà, des grandes compagnies, qui contrôlent 80 % du raffinage et 70 % de la vente aux Etats-Unis, ont diminué la production de leurs centres de raffinage à 89 % de leur capacité. Les raffineries se sont remises à tourner à 100 % en 1973 lorsque le président Nixon eut autorisé une augmentation des prix. Mais la reprise fut trop tardive et il fallut transférer des produits finis d'Europe aux Etats-Unis. Puis, c'est le journal anglais « *The Economist* » qui, informé par la Lloyds, écrit que le tonnage des pétroliers ayant quitté les ports arabes dans les premiers jours de décembre a augmenté de 39 % par rapport à la même période de l'an passé...

La réalité est difficile à saisir d'autant plus que les grandes compagnies pétrolières détiennent un quasi-monopole de l'information dans ce domaine. Il faut relever d'autre part que les gouvernements de tous les pays industrialisés ont accredité la thèse de la crise soudaine de l'énergie. Mais paradoxalement ils n'ont pris que des mesures symboliques: fins de semaines sans voitures, vitesses limitées, fins de soirées sans télévision, etc. Comme pour renforcer le sentiment d'insécurité du citoyen en le frappant surtout à son point sensible, l'automobile.

### Pour une politique énergétique

Certes, nous savons que les ressources pétrolières sont limitées. Le rapport du Club de Rome l'a rappelé à bon escient. Mais le délai qui nous

sépare de l'épuisement est suffisamment long pour élaborer des politiques énergétiques sérieuses et à long terme.

Au lieu de cela, la psychose de crise qui a été créée permet maintenant de balayer d'abord toutes les oppositions qui se sont faites jour au nom de la protection de l'environnement et touchant de près ou de loin le problème de l'énergie.

En Suisse, Schwarzenbach, qui sent le vent, tourne sa veste. Le voilà partisan des centrales nucléaires. Et, alors que les interventions parlementaires qui préconisent les économies d'énergie sont acceptées sous forme de postulats seulement, la décision de diminuer le taux de plomb dans l'essence est reportée sine die.

Cela ne fonde pas une réflexion sur l'énergie et son utilisation. Là, un texte s'impose, par exemple, à l'attention (dont nous avons déjà fait état dans ces colonnes: DP 243, notes de lecture) le libelle d'Ivan Illich, « *Energie et Equité* » (paru au Seuil) dont les lignes suivantes sont remarquablement claires.

## Ivan Illich: que veut dire «gagner» du temps?

Dans toute société qui fait payer le temps, l'équité et la vitesse de locomotion tendent à varier en proportion inverse l'une de l'autre. Les riches sont ceux qui peuvent bouger le plus, aller où bon leur semble, s'arrêter où ils veulent. En effet, la vitesse est bien trop chère pour être réellement partagée: toute augmentation de la vitesse d'un véhicule entraîne une augmentation correspondante de la consommation d'énergie nécessaire à la propulsion de ce véhicule pour chaque kilomètre parcouru, mais s'y ajoute aussi une augmentation proportionnelle de l'espace nécessaire à chaque usager en mouvement. Ainsi, il faut aux Américains pour leurs propres mouvements et pour ceux de leurs marchandises une somme d'énergie supérieure à la totalité de l'énergie dont

disposent à toutes fins utiles l'Inde et la Chine réunies.

Or l'énergie requise par l'usager dépasse un certain seuil, le temps de quelques-uns se met à valoir très cher, tandis que se déprécie le temps de la majorité des autres (...)

Passé ce seuil critique, personne ne peut *gagner* de temps sans en faire obligatoirement *perdre* à quelqu'un d'autre. Celui qui exige une place dans un avion proclame que son temps vaut davantage que celui d'autrui (...)

(...) Que les gens se déplacent en masse à plus de 20 km/h est une entreprise datant d'un siècle à peine. Les premiers chemins de fer étaient lents. Ils affectèrent considérablement le paysage humain, mais n'instituèrent pas de spectaculaire discrimination. Peu à peu, ils libèrent l'ouvrier de l'horizon étrié de la cité ouvrière en créant le concept d'usager; de ce fait, ils contribuèrent aussi à développer les taudis urbains, mais, au

début, le transport en lui-même ne suscitait pas de privilèges. Tout au plus les privilèges établis se voyaient-ils confirmés par la création d'une première classe. Vingt ans plus tard, la vitesse était déjà devenue le grand facteur de discrimination. A la fin du siècle dernier, l'express le plus coûteux allait trois fois plus vite que le train laitier. Encore vingt ans, et l'homme de la rue commençait d'être son propre chauffeur: le gain de vitesse fait par tous devenait la base de plus coûteux privilèges réservés à de nouvelles élites. L'avion, la voiture de location, le libre choix du lieu de travail et de résidence et, surtout, le conditionnement de ces produits donnent cet avantage marginal qui flatte par sa rareté, sa cherté et la discrimination sous-entendue. La vitesse rassemble les zones de bureaux, les espaces résidentiels et les stations touristiques de luxe dans l'orbite bleutée de la communication télévisée et les protège des regards indiscrets.

Il se crée une hiérarchie des destinations accessibles selon la vitesse qu'on est susceptible d'atteindre et chaque catégorie de destination définit une classe correspondante d'usagers. En outre, chaque nouveau réseau a pour effet la dégradation des réseaux de moindre vitesse. Ceux qui ne peuvent compter que sur leur propre corps pour se déplacer sont considérés comme des marginaux ou des infirmes. Dis-moi à quelle vitesse tu vas. Je te dirai qui tu es. Depuis un demi-siècle, le véhicule est le signe de la réussite sociale, comme les diplômes sont le signe de la sélection sociale. Partout où l'industrie du transport a fait franchir à ses passagers un seuil critique de vitesse, elle a creusé des *écarts sociaux*, rehaussant le petit nombre pour enfoncer d'autant le plus grand nombre. (...)

Il ne faut pas perdre de vue le fait que les vitesses de pointe accessibles à un petit nombre de gens sont payées un tout autre prix que les grandes vitesses accessibles au grand nombre. Les vitesses de pointe engendrent une élite du mouvoir et du pouvoir; les grandes vitesses font croître les désutilités marginales pour tous, elles font perdre du temps à tout le monde. Chaque dépassement d'un seuil de vitesse augmente d'autant la fraction du temps social dévolue au déplacement. C'est pourquoi la limite de vitesse est un garde-fou égalitaire; bien plus, c'est aussi la condition d'une circulation efficace (...)

La circulation nous sert ici d'exemple pour formuler une loi économique générale: lorsqu'un produit excède un certain seuil de consommation d'énergie par tête, il exerce un monopole radical sur la satisfaction d'un besoin, le monopole est institué par l'adaptation de la société aux fins de ceux qui consomment le plus fort total de quanta d'énergie; il est renforcé par l'obligation faite à tous de consommer le quantum minimal sans lequel la machine ne pourrait tourner. Le seuil critique de production de quanta d'énergie peut ne pas être le même d'un produit à l'autre, mais il est déterminable pour chaque grande classe de produits (...)

## Entre l'enclume et le marteau

Pour le producteur de lait, le père Noël de cette année a eu l'aspect revêché du père Fouettard. Et « les trois cheveux » qu'on a glissé pour toute aumône dans sa soupe au lait, selon l'expression de M. Brugger, l'ont amèrement déçu. Le petit producteur de lait est la victime d'effets dont il n'est pas la cause; d'où sa grogne.

Le déficit du compte laitier gravite autour de 500 millions de francs. La surproduction laitière serait responsable de cette facture décidément trop élevée. Le marché du lait est en difficulté de façon persistante. Ces difficultés proviennent plus de sa mauvaise orientation que de sa capacité d'absorption.

### Un puzzle désuet

La structure du marché du lait est très vieille. Les petits ateliers de fabrication sont un peu partout disséminés. Or la commercialisation du fromage à pâte dure se dégrade au profit des pâtes molles que l'on fabrique peu ou pas. D'autre part la campagne suisse est morcelée à l'infini entre des zones d'ensilages, réservées à la production du lait de consommation, et des zones de non-ensilage, réservées à la production de fromage. Ce puzzle interdit la création de grands bassins fromagers, donc freine la rationalisation.

Pour toutes ces raisons le décalage se fait de plus en plus grand entre la production et les exigences du marché.

### L'optique du Conseil fédéral

Conséquence principale de ce décalage : le déficit du compte laitier monte inexorablement. Or, on sait que le prix de base du kilo de lait est du ressort du Conseil fédéral. Et l'optique de ce dernier

est également connue : augmenter ce prix de base c'est pousser un peu plus à la production laitière, c'est augmenter le déficit du compte laitier, c'est gravir d'un cran la spirale des prix. Le Conseil fédéral refuse donc une amélioration substantielle. Le petit producteur de lait est pris entre l'enclume d'un marché laitier inadapté et le marteau du Conseil fédéral.

### Les paiements directs

Il est très probable que cette situation mène rapidement aux paiements directs en montagne. En effet, les agriculteurs au revenu très modeste de ces zones accèdent beaucoup plus difficilement au progrès technique que leurs collègues de plaine. L'infrastructure agricole des régions de montagne, les difficultés inhérentes au milieu, un manque souvent tragique de formation professionnelle, rendent très difficiles des augmentations rapides de revenu par la seule amélioration de la productivité. Le prix du lait restant stable, il ne reste qu'une voie pour enrayer l'irréversible dégradation de l'agriculture de montagne : les paiements directs.

Sans toucher au produit on rémunère directement le producteur.

Les agriculteurs ne voient pas sans malaise s'imposer cette orientation nouvelle. A leur avis, un autre diagnostic, d'autres conclusions, s'imposent: il leur semble préférable d'exiger une meilleure rémunération de leur produit (surtout en cette époque où les conditions d'approvisionnement se font fantasmagoriques) que de se battre sur le montant des paiements directs (qui rémunèrent quoi au fait ?).

La fatalité ou le privilège d'être paysan ? Le hasard qui vous fit naître au flanc d'une montagne ? Le sort qui fit de vous un homme de la terre dans ce monde de machines ?

Peut-on imaginer une défense professionnelle sur de telles bases ? Les décisions de Noël montrent à l'évidence qu'il faudra bien le faire.