

Une ville sans voitures – Sur les traces d'Ivan Illich

Renoncer à la voiture contribue à la décroissance et favorise le bien-être.

Une pétition, que la section de Lausanne soutient et qui demande à la Ville de Lausanne d'étudier la possibilité de créer une zone à trafic limité (ZTL), va être lancée prochainement. Le principe d'une telle zone est d'interdire dans tout ou partie d'une ville la circulation motorisée non essentielle. Le but est de donner plus de place aux transports publics et à la mobilité douce. De plus, on peut espérer de cette mesure une diminution substantielle des émissions de CO₂.

Cette initiative courageuse est une occasion rêvée d'évoquer la pensée d'Ivan Illich, ce précurseur de l'écologie, pourfendeur de l'automobile et prêtre catholique non-conformiste.

La réflexion d'Ivan Illich constitue une critique sévère de la société « moderne » et de sa logique industrielle. Il a soutenu cette thèse que, dans quelque domaine que se soit, dès le moment où l'on assigne à une institution la mission d'actualiser une vertu morale, la logique industrielle l'entraîne dans une évolution inexorable vers une forme de contre-productivité. C'est-à-dire que l'institution finit par nuire à la mission qui lui avait été assignée. Il s'est attaché à démontrer cette thèse en matière de santé¹, d'éducation² et de transports³.

Pour ce qui est de la mobilité, Illich plaide pour l'usage du vélo dont les qualités, affirme-t-il, surpassent celles de tous les autres moyens de transport, aussi bien la marche à pied que la circulation motorisée. L'être humain, nous dit-il, forme une machine thermodynamique au rendement supérieur à n'importe quel véhicule à moteur. Pour transporter chaque gramme de son corps sur 1 km en 10 minutes, l'être humain dépense 0,75 calorie. Mais la bicyclette fait encore mieux. A bicyclette, l'homme va trois à quatre fois plus vite qu'à pied, tout en consommant cinq fois moins d'énergie. Il utilise au mieux son énergie métabolique, dépassant le rendement de toutes les machines et de tous les animaux.

Une notion centrale caractérise la pensée d'Illich. C'est celle de seuil. En matière de mobilité, c'est contre deux seuils qu'il faut se prémunir : le seuil de destruction physique, à partir duquel la transformation énergétique se retourne en destruction physique, et le seuil de la désintégration sociale.

La société contemporaine est envahie de hordes d'esclaves mécaniques extrêmement voraces en énergie. Dès les années 1970 planait déjà la menace que leur nourriture, l'énergie, vienne à manquer provoquant une « crise de l'énergie » qui marque le premier seuil. De nos jours le réchauffement planétaire a rendu ce seuil encore plus évident. Cette crise, nous dit Illich, devrait nous alerter sur le fait que notre société fait fausse route.

L'autre seuil, le seuil de la désintégration sociale, est indépendant du premier et serait survenu même si des carburants non polluants étaient disponibles en abondance. Au-delà de celui-ci, la structure des moyens productifs commence à faire violence à la structure sociale. S'établit alors le règne de la technocratie, où les coûts du contrôle social croissent plus vite que le PIB.

En matière de transports, la vitesse élevée engendrée par l'automobile est le facteur critique qui fait des transports une source de privilèges et un instrument d'exploitation sociale. Ainsi en une vie de luxueux voyages, une élite franchit des distances illimitées, tandis que la majorité perd son temps en trajets pendulaires imposés, forcée de travailler de plus en plus loin de son logement.

Dans une annexe du livre « Energie et équité » Ivan Illich et Jean-Pierre Dupuy se demandent si l'automobile fait gagner du temps ? Au terme de leur analyse, ils répondent par la négative. Voilà qui

¹ *Nemesis médicle, L'expropriation de la santé. (1975)*

² *Une société sans école (1971)*

³ *Energie et équité (1973)*

est paradoxal, puisque, pour un trajet donné, le gain de temps offert par l'automobile est le plus souvent indéniable.

Pour cette démonstration, Jean-Pierre Dupuy explore la possibilité de convertir les dépenses en temps. Il propose ainsi le concept de *temps généralisé*, soit le temps effectif de déplacement auquel on ajoute le temps passé à travailler pour gagner les ressources nécessaires au déplacement. En rapportant ce temps à la distance parcourue, on en déduit une *vitesse généralisée*.

Prenons un exemple actualisé, soit une personne qui travaille à temps plein. Elle est payée l'équivalent du salaire médian suisse, c'est-à-dire 6'500 francs par mois ou 34 fr. par heure.

Pour se rendre à son travail elle décide d'utiliser une voiture qui lui revient 11'260 fr. par an⁴. Sur une durée de vie de 12 ans les frais liés à la voiture s'élèvent à 135'120,- fr.. Il lui faut travailler 3'929 heures pour pouvoir payer cette somme. Le trajet aller/retour jusqu'à son lieu de travail, qu'elle effectue chaque jour, est de 24 km. En 12 ans elle aura passé 1'699 heures en déplacements à une vitesse moyenne de 40 km/h. Cela nous donne un temps généralisé de 5'628 heures, ainsi qu'une vitesse généralisée de 12 km/h.

En recourant à l'automobile, cette personne renonce donc au vélo, mais également aux transports publics. Or, si elle avait choisi les transports publics avec un abonnement annuel à 740 fr.,⁵ en 12 ans elle aurait payé 8'880 fr. pour se rendre à son travail et en revenir. Pour pouvoir les payer, elle aurait dû travailler 258 heures seulement. Parcourir ces 24 km de déplacement pendulaires, lui aurait pris en transports publics 2'266 heures. Cela nous donne un temps généralisé de 2'524 heures, ainsi qu'une vitesse généralisée de 27 km/h.

Avec un vélo qui roule à 15 km/h, les chiffres sont les suivants : coût sur 12 ans 5'000 fr. ; temps de déplacement 4'531 heures ; temps généralisé 4'677 heures ; vitesse généralisée 14,5 km/h.

On peut dire en conclusion que, si elle renonçait à la voiture au profit des transports publics, en 12 ans cette personne ferait une économie de 135'120 – 8'880, soit 126'240 fr.. Elle aurait la possibilité de réduire son temps de travail en s'offrant un week-end prolongé une semaine sur deux sans aucune perte de revenus, tout en s'épargnant le stress de conduire dans les bouchons.

⁴ Chiffres fournis par le Touring club suisse.

⁵ Prix de l'abonnement annuel des Transports Lausannois.