

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1973)
Heft: 245

Artikel: Mobilité équité sociale et bonheur
Autor: B.P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1027922>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

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

Qui devait partir, les licenciés ou la direction de la TV?

Deux ans de travail inutile : le tribunal arbitral chargé de se prononcer sur le licenciement de six collaborateurs de la TV romande a travaillé deux (!) ans pour rien. A peine les conclusions des juges publiées, la direction générale de la SSR réaffirmait sa certitude d'être dans son bon droit, même si les conclusions du tribunal paraissaient être quelque peu critiques à l'égard de MM. Schenker et consorts. Qui a cru du reste un instant à la réintégration possible des licenciés ?

Et il est vrai que le tribunal, traité par dessous la jambe par la police qui n'a pas jugé utile de lui communiquer ses « preuves » (un cénacle dans lequel voisinent trois juges fédéraux est suspect), a jeté l'eau bénite à droite et à gauche, reconnaissant à la fois les torts de la SSR et ceux « vraisemblables » des licenciés.

Il reste à éclairer les faits. L'affaire, puisqu'il y a « affaire », des licenciés témoigne d'un malaise, exprimé à d'autres occasions (rapport Diserens, grève). A-t-il été extirpé par l'expulsion d'éléments gênants présumés coupables ? N'est-on pas fondé à croire que la méthode de direction de l'entreprise est ici en cause ? Une méthode incarnée par MM. Schenker et Broillet, soutenus par le comité romand de la SSR, qui ont engagé là, haut et ferme, la réputation de l'entreprise. Une méthode artisanale, notamment sur le plan des relations avec le personnel et de l'organisation générale, qui n'est plus de mise à l'âge de la TV et dans l'état de son développement. Il reste à la direction de la TV, à M. Broillet dont la main-mise politique se fait toujours plus pesante, à tirer la leçon de cet échec et à s'en aller.

Sont antinomiques, dans les rapports de travail, les droits et les devoirs stricts découlant d'une réorganisation rendue nécessaire par la taille de la TV, et le climat d'à-peu-près dans les décisions, révélé timidement par le tribunal arbitral.

Mobilité équité sociale et bonheur

*En partant du livre d'Ivan Illich, « Energie et Equité » *, dans DP 243, nous indiquions que son contenu avait plus à faire avec la notion de mobilité qu'avec celle d'énergie. C'est dans ce sens que nous revenons ici sur ce libelle qui analyse avec grande lucidité et originalité les problèmes posés par l'excessive mobilité contemporaine. (réd.)*

Illich note avec justesse que toujours plus de mobilité ne conduit pas à plus de bonheur réel : « L'évolution humaine a pris place dans un cadre physique (les relations avec l'environnement) et mental (la perception de l'espace) auquel le développement de l'industrie des transports inflige d'irrémediables dommages. »

Il observe également que « l'industrie du transport dicte la configuration de l'espace social ». La facilité de transport a engendré les concentrations commerciales, les dortoirs urbains et les résidences secondaires, avec toutes les implications que cela comporte en matière d'aménagement du territoire. C'est dans cette optique qu'il faut comprendre le refus récent d'un métro par le peuple zurichois. Au nom d'une meilleure, d'une plus grande mobilité, au nom de la protection de l'environnement, il fallait voter « oui ». Et pourtant, malgré les recommandations de tous les partis (à l'exception des Jeunes socialistes), la majorité a dit « non ». « Non », parce que la situation actuelle ne paraît pas « mauvaise » (sauf pour les imbéciles qui veulent à tout prix se rendre au centre de la ville en voiture), « non » à la transformation du centre en quartier de bureaux et en centres d'achat pour une vaste population (à la manière de Manhattan).

* De nombreux lecteurs nous ont demandé la référence exacte : « Energie et équité », Ivan Illich, Editions du Seuil 1973. Toutes les citations faites de cet ouvrage correspondent à l'édition 2^e trimestre 1973.

Il est temps de prendre conscience qu'il existe en matière de mobilité individuelle des limites à ne pas dépasser si l'on veut maintenir un environnement physique et social acceptable. Le coût bas de l'énergie, et partant de l'énergie mécanique a engendré une mobilité artificielle, pernicieuse et inutile. Et pourtant, « ... les milieux sociaux peuvent encore connaître un développement conjugué dans l'harmonie... si les usagers se remettent à aimer comme un territoire leur îlot de circulation et à redouter de s'en éloigner trop souvent » (p. 57).

Mobilité inéquitable

Illich défend la thèse que le transport mécanique suscite des privilégiés et engendre l'inégalité sociale. Il exprime fort joliment comment la disponibilité des transports rapides a un effet multiplicateur sur l'inégalité dont bénéficient les privilégiés de l'éducation universitaire quasi gratuite : « Ainsi un homme est-il justifié de consommer des fonds publics, qui augmentent la « quantité » annuelle de ses voyages, par la somme de fonds publics déjà consacrée à augmenter la durée de sa scolarité. Parce qu'il capitalise le savoir, sa valeur potentielle comme outil de production intensive lui assure le droit de capitaliser la route et le ciel. »

» Des facteurs d'ordre idéologique peuvent aussi ouvrir ou fermer l'accès à un avion, à une voiture de fonction, et servir à rationner une denrée de luxe, acquittée pourtant grâce aux deniers de l'Etat, c'est-à-dire sur l'argent et le travail de toute la collectivité. S'il est vrai que la ligne juste de Mao a maintenant besoin d'avions à réaction pour se répandre en Chine, cela ne peut que signifier l'émergence d'un espace/temps propre aux cadres et différent de l'espace/temps des masses. La suppression des niveaux de vitesse intermédiaires en Chine populaire a certainement rendu la concentration du pouvoir plus efficace et plus rationnelle, elle n'en souligne pas moins que le temps de l'homme qui se laisse porter par son

buffle vaut beaucoup moins cher que le temps de l'homme qui se fait transporter par un « jet ». La vitesse concentre l'énergie et le pouvoir sous les fesses de quelques-uns et dédommage la masse des autres, de plus en plus à court de temps, en insinuant en eux le sentiment de rester à la traîne » (p. 33).

Pourtant, dans l'ensemble, on peut se demander s'il y a fondamentalement inégalité réelle dans l'emploi des moyens de transport plus coûteux et si le « bonheur » individuel correspondant s'en trouve affecté de façon profonde. Pour les déplacements quotidiens, la petite cylindrée remplit le même rôle, sinon mieux, que la grosse américaine. Même constatation pour des transports publics efficaces. Quant à des vacances bien comprises, on a trop tendance à aller chercher à 1000 kilomètres ce que l'on pourrait trouver près de chez soi. On peut à la rigueur reconnaître que le voyage au long cours donne « cet avantage marginal qui flatte par sa rareté, sa cherté et la discrimination sous-entendue » (p. 32). Mais est-ce ça la justice sociale ? En Californie, par ailleurs, le superchic, le fin du fin, pour la bonne société éclairée, c'est de laisser sa voiture au garage et d'aller au travail à vélo...

Le Grand Soir : transports publics gratuits

Pour assurer l'équité sociale en matière de transports, ne suffirait-il pas alors d'instituer des transports publics gratuits ?

Revenons à Illich : « Vouloir établir un système de transports motorisés libres et gratuits, est une rêverie utopique. C'est bien d'une utopie qu'il s'agit : un système de transport, financé par un impôt progressif sur le revenu, et conçu de telle sorte que le premier venu soit le premier servi, sans priorité reconnue à personne. Une telle utopie égalitaire ferait des usagers des égaux, également prisonniers du transport. Privé de l'usage de ses deux pieds, le citoyen de cette utopie motorisée deviendrait lui-même l'agent de la prolifération des réseaux de transport » (p. 41).

La gratuité ne ferait qu'augmenter la densité de mouvements. L'équité ne doit pas être atteinte par la gratuité des hautes vitesses, mais par le renoncement aux déplacements rapides et fréquents.

Un plaidoyer pour le vélo

Illich prône avec brio les avantages d'une mobilité basée sur la seule énergie humaine, par la marche et la bicyclette. Et par là-même, il plaide pour un

retour à une vie restant dans un cadre ne débordant pas trop de l'horizon visible.

Il reconnaît pourtant le rôle important que peuvent jouer les transports mécaniques, tant pour le bien-être que pour l'élargissement de l'horizon intellectuel. Mais il y ajoute cette règle fondamentale : « La coexistence de véhicules à moteur et de véhicules dépendant de la seule énergie humaine sera pacifique si les seconds ont l'absolue préséance » (p. 53).

B. P.

Un réseau national de pistes cyclables

« Mais il y a un siècle est apparue la bicyclette. Elle fit franchir au mouvement du corps un dernier seuil qui est aussi sa limite, car elle constitue un merveilleux outil qui tire parfaitement parti de l'énergie métabolique pour accélérer la locomotion. »

Le vélo demeure un moyen de transport efficace et moderne. Malgré ses mérites, la circulation automobile a banni ce moyen de transport de nos rues et de nos routes. C'est aujourd'hui risquer sa vie que de vouloir se déplacer en vélo, et c'est risquer la vie des enfants que de les laisser circuler ainsi sur la voie publique. Rétablir le vélo comme moyen de transport urbain sûr et rapide devrait être un des objectifs premiers de la conception globale des transports élaborée maintenant par la Confédération. Dans une politique des transports bien comprise, la piste cyclable n'est pas moins importante que les autoroutes.

Le règne du piéton

Le centre des villes est aujourd'hui de plus en plus rendu à son propriétaire légitime, le piéton. Les transports publics prennent — dans certaines villes — le haut du pavé, ne laissant à l'automobile que la portion congrue des artères

principales. L'étape suivante, c'est de réservier aux cyclistes des voies d'accès exclusives vers les centres urbains. De cette manière, l'utilisation des moyens de transport rapides — 20 km/h, c'est rapide en zone urbaine — redeviendrait possible.

On vient de lancer une initiative faisant obligation à la Confédération de mettre sur pied un réseau national de chemins pédestres. L'idée est sympathique. Mais la marche — en tant que moyen de déplacement — n'a guère d'importance au-delà des limites communales. La bicyclette revêt, elle, une tout autre signification, à la fois comme exercice physique et comme moyen de déplacement. Un réseau national de pistes cyclables mérite toute l'attention des cantons et de la Confédération.

Pourquoi pas aussi un effort sur le plan national pour les pistes cyclables ?

« Les aménagements publics pour les bicyclettes coûtent proportionnellement moins cher que pour les voitures. » Bordures cyclables sur routes existantes, ou mieux pistes parallèles et séparées, ruelles, rues ou routes réservées, sont des aménagements qui ne ruinent pas l'Etat et qui peuvent pourtant faciliter les déplacements de tout un chacun.

Le dernier mot à Illich : « Il reste maintenant, à ceux qui prétendent qu'on peut mieux faire en matière de circulation, à le prouver. »