

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

**Artikel:** Une psychose de crise bien utile  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1026314>

### **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:** 10.01.2026

**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 accrédité 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 libérèrent 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.