

Jean Robert

**Préface à l'édition italienne de
Le temps qu'on nous vole**

Filename and date: transpor.pdf/1991

STATUS:

Copyright: Jean Robert

For further information please contact:

Silja Samerski Albrechtstr.19 D - 28203 Bremen

Tel: +49-(0)421-7947546 e-mail: piano@uni-bremen.de

Préface à l'édition italienne de
Le temps qu'on nous vole¹

"Un monde dans lequel la vitesse des transports serait limitée à vingt-cinq kilomètres à l'heure serait un autre monde." Ainsi s'exprimait récemment une amie de longue date, lectrice assidue d'Ivan Illich. Elle ajoutait: "Au fond, le seul thème d'Illich dont la réception publique soit quasi inexistante est celui des limites, en particulier de celles qu'il faudrait imposer à la vitesse."

Onze ans après la publication de l'édition française de Le temps qu'on nous vole, l'éditeur italien me prie de rédiger une introduction ajournée. Je ne peux mieux le faire qu'en commentant la remarque de mon excellente amie Valentina Borremans. C'est dans Energie et Equité qu'Illich proposait de limiter la vitesse des transports de personnes à une vélocité correspondant environ à deux fois celle des bicyclettes. Il le faisait dans le contexte de la 'crise de l'énergie' du début des années 1970. Dans Le temps qu'on nous vole je ne voulus d'abord que transposer la même proposition au contexte de la crise urbaine en expliquant que le mythe d'une vitesse urbaine inatteignable érode peu à peu ce que j'appelais alors 'la valeur d'usage des espaces habités'. Les événements du début de 1991 m'incitent à penser que, dans un monde où la vitesse serait une dimension auto-limitée de la relation à l'espace et au temps, il n'y aurait pas de 'guerre du Golfe'.

Selon Illich, la vitesse - et son nécessaire complément: la meurtrière soif d'énergie des états-nations industriels - est la dimension critique de la relation destructive que l'homme moderne entretient autant avec les cultures qu'avec la nature. C'est sur le premier aspect de cette relation, la destruction des capacités sociales de subsistance autonome fondée dans la tradition et la culture que portait la thèse d'Energie et Equité: "l'utilisation de hauts quanta d'énergie [et par conséquent la vitesse des transports] a des effets aussi destructeurs pour la structure sociale que pour la nature." Toute reconstruction sociale exige de reconsidérer cette relation.

Le présent ouvrage a été rédigé entre 1975 et 1979 sous l'influence du choc que fut pour moi la lecture d'Energie et Equité. Mon ambition était alors de tester la thèse qui sous-tendait ce livre en la limitant à un cas particulier: celui de la relation des transports rapides à la culture urbaine, à l'aménité et à la sécurité des rues. En bref, je voulus étudier l'effet de la vitesse sur 'la valeur d'usage des espaces habités'.

¹Jean Robert, Le temps qu'on nous vole. Contre la société chronophage, Paris: Seuil, 1980.

Ma tentative de démonstration passe par trois réductions successives:

1. Je ne traite que des transports de personnes, c'est-à-dire d'êtres capables de se mouvoir par eux-mêmes. Cela me permet d'étudier l'effet qu'a, sur l'aptitude à marcher de la plupart des gens, la production de substituts industriels à leur mobilité innée.
2. Je limite le champ de mes analyses au milieu urbain. En filigrane se dessine une élucidation de la dégradation actuelle des villes.
3. La première partie du livre se présente comme un commentaire d'un 'genre littéraire' bien particulier, celui des 'études de transport', corps de littérature ardu s'il en est, que j'ai passé quatre ans à dépouiller, d'abord avec la collaboration de Jean-Pierre Dupuy, puis seul.

A ma surprise, ces textes technocratiques, mis côte à côte et lus à la lumière de l'hypothèse d'Illich s'agencèrent en un tout cohérent. Dans ce panorama, l'énoncé que la vitesse donne aux hommes des poids différents et manifeste ainsi une inéquité structurelle de la société industrielle apparaît comme l'axiome fondamental des 'études coûts et avantages'. Ce sont les 'experts de l'encombrement' eux-mêmes qui se chargent de défaire l'illusion selon laquelle les transports modernes mettraient la vitesse à portée de tous et de démontrer que la vitesse moyenne des transports urbains, tous modes compris, ne peut être supérieure à trois ou quatre fois celle de la marche à pied. Ce sont d'autres experts encore, ceux qui construisent les 'modèles de trafic', qui vous montreront comment le développement de l'industrie de la vitesse dépend d'un certain 'consentement à se déplacer' et à se déplacer lentement arraché des usagers, et surtout des plus pauvres, sans qu'ait lieu la moindre concertation. Les transports urbains dits 'rapides' ne rendent les hommes ni plus égaux ni plus rapides et leur logique est contraire au débat démocratique.

Toutefois il y a plus: la prise en charge d'usagers décrétés paralytiques est destructrice de la mobilité autonome des citoyens, et il faut craindre que cette relation ne soit paradigmatique de toute production industrielle de substituts de ce que les gens surent de tout temps faire par et pour eux-mêmes. Tel semble être le ressort même de la croissance et du développement industriels: paralyser les capacités autonomes afin d'engendrer la demande de substituts. Si tel est le cas, ce livre, écrit à une époque en laquelle la critique sociale était encore polarisée par la division entre 'socialisme' et 'libéralisme' pourrait bien valoir une relecture critique dans le contexte de la trop vantée 'victoire du libéralisme'. A cet égard, son seul mérite serait d'avoir tranché au travers des fausses dichotomies d'une époque révolue pour s'attacher à la critique du mode industriel de production comme à celle de ce qui est en train de lui succéder.

Cuernavaca, juillet 1991.