

NOUVEAUX ARGUMENTS L'APPUI D'UNE THÉORIE ANCIENNE...

Mon intention n'est pas, en développant l'argumentation qui suit, de réfuter, de contredire ou même de minimiser ce qui a pu être dit précédemment sur le néo-malthusianisme et sur la nécessité de la limitation des naissances.

Il serait vain de prétendre faire table rase des théories émises depuis plus d'un siècle par des hommes de valeur et par des esprits éclairés.

Au surplus cette étude n'a d'autre objet que de compléter ce qu'ils ont dit et écrit, sans rencontrer hélas! l'attention qui aurait dû leur faire écho.

Si ce qui suit ne se place pas sous l'angle alimentaire où Malthus et ses suivants l'ont envisagé, c'est non pas que cet aspect essentiel soit à dédaigner, mais parce qu'il me semble avoir été suffisamment exposé par ROBIN, HARDY, NAQUET, Eugène et Jeanne HUMBERT et combien d'autres, pour qu'il soit laissé ici de côté.

C'est aussi parce que le terrain où se place cette étude ne m'apparaît pas moins essentiel, et susceptible d'apporter quelque lumière sur la question et de poser quelques problèmes sur lesquels les esprits curieux voudront bien se pencher.

La multiplicité des éléments, facteur des difficultés d'un problème

Il est une règle sans démenti, selon laquelle - pour un problème de même degré - les difficultés existent en fonction directe des éléments qui le composent.

Qu'il s'agisse d'Arithmétique, d'Algèbre ou du jeu des Échecs, la multiplicité des données ou des pièces augmente le nombre des combinaisons et accroît les difficultés à apporter une solution.

Comme toutes règles, celle-ci ne saurait jouer dans l'absolu, et un problème doit comporter le minimum d'éléments indispensables à sa résolution; mais, ce minimum atteint, toute adjonction à sa donnée devient superflue, et ne constitue plus qu'un piège ou qu'un embarras.

Ce qui est vrai dans le domaine des mathématiques, des sciences expérimentales ou des jeux d'esprit, cesse-il de l'être dans le domaine humain et dans le rapport des habitants d'un pays, d'un continent ou du globe?

La question vaut d'être posée, car les lois (même scientifiques) ne sont bien souvent que des abstractions, et une théorie, que l'expérimentation n'a pas confirmée, ne saurait être considérée comme valable.

Examinons donc:

- D'une part, les problèmes posés par l'accroissement de la population.
- D'autre part, la facilité ou la difficulté que nos contemporains montrent à les résoudre.

Si une solution s'offre à chacun d'entre eux, c'est que les données du problème ne sont pas excessives et sont peut-être indispensables.

Si, au contraire, les recherches pour les résoudre aboutissent à des impasses, à des piétinements continus, c'est que les éléments du problème le rendent insoluble.

Toute augmentation de la population doit s'accompagner d'une possibilité:

- De l'habitat.
- Des centres d'instruction (écoles, collèges, lycées, centres d'apprentissage, etc...).
- De la circulation, par route et par voie ferrée.
- Du stationnement des véhicules.

Voyons un à un, et de quelle manière, ces problèmes ont été résolus:

- HABITAT: en dépit des efforts accomplis, la question reste entière. Malgré les Buildings de plus en plus élevés qui cernent nos villes ou s'y implantent, la question du logement se pose à Paris comme en province, dans les campagnes comme dans les cités.

Et au train où vont les naissances, il est à prévoir que nulle solution ne peut être fournie, les pouvoirs se proposant d'emplir le tonneau des Danaïdes.

- INSTRUCTION: le personnel pédagogique se plaint d'année en année (et sans être entendu), des classes surchargées, de l'impossibilité pour les instructeurs, instituteurs ou professeurs de pouvoir consacrer le temps nécessaire à chaque élève et de faire leur métier en conscience.

D'autre part, les locaux font défaut, les classes se tiennent parfois dans des cuisines désaffectées, où il n'y a de places assises que pour ceux et pour celles qui jouent des coudes et pénètrent les premiers.

Cela, non dans des régions perdues, mais au cœur même de la capitale.

CIRCULATION: de l'aveu même de tous ceux qui se sont penchés sur le problème, il est non seulement irrésolu, mais non résoluble.

Pour en avoir confirmation, il suffit de fréquenter les trains desservant la banlieue des grandes villes, ou d'être l'usager de la R.A.T.P., et de considérer de quelle façon le transport des voyageurs est effectué.

Ce scandale est tellement patent et journalier que nul ne s'en émouvoit ou y remédier.

Pour ce qui est de la circulation routière, la chose est encore pire, les embouteillages rendant impossible tout horaire, si approximatif soit-il.

Que l'on songe ici également que le problème ne peut que s'aggraver, puisqu'il se posera avant la fin de ce siècle, à l'échelle d'une population multipliée par 2 ou 3 de l'avis des compétences, tandis que l'on se trouve impuissant à le résoudre dans le présent.

STATIONNEMENT: si la circulation laisse parfois tous ceux qui tentent d'y apporter un aménagement. celui du stationnement des autos et camions présente encore plus de difficultés. Il existe au cœur des grandes cités, des quartiers et même des arrondissements où il est illusoire d'espérer stationner.

L'on peut même dire qu'une aggravation du problème au stationnement s'accomplit, dont je me garderai d'incriminer les pouvoirs publics, la question posée étant sans solution.

En conclusion, je puis avancer sans crainte de démenti, que toutes les exigences posées par le nombre accru des habitants sont restées insatisfaites, et que nul n'est susceptible d'y apporter ou même de proposer une solution valable.

Je défendais au départ de cet article la thèse selon laquelle le nombre des facteurs augmentait la difficulté d'un problème.

Outre ce qui précède, qui vient la confirmer, je ne saurais clore cette question sans l'envisager sous l'angle particulier et psychologique, sans considérer - si sommairement que ce soit - la promiscuité que nous impose et à laquelle nous expose une surpopulation, sans constater les rivalités, les contre-temps, les gênes réciproques auxquels se trouvent astreintes des populations excessives aussi bien pour l'accomplissement de leur travail que pour l'occupation de leurs loisirs.

Songez-t-on assez à la fatale inhumanité d'une humanité surpeuplée: aux heurts et aux algarades entre automobilistes et piétons, entre piétons et cyclistes, entre l'homme qui est trop pressé et celui qui ne l'est pas assez, entre celui qui ne veut pas manquer son train et celui qui voudrait flâner, entre le conducteur qui cherche une place et ceux qui derrière lui se trouvent bloqués, entre les usagers en attente derrière un guichet de poste ou d'administration ou prenant la file chez un commerçant.

Songez-t-on aussi à l'impossibilité où se trouvent nos contemporains d'avoir des rapports cordiaux; d'indiquer à une femme que son sac est ouvert, de repousser dans le ruisseau une épluchure de fruit qui risque de causer un accident, de signaler qu'un paquet risque de tomber d'un véhicule.

On n'a pas le temps. Pressé dans une foule qui piétine, pris entre le feu qui vous indique le passage et la masse des voitures, qui pourrait se conduire encore en homme civilisé?

Songe-t-on assez à l'exiguïté des logements aux servitudes communes, sujets à des contacts, à des discussions, voire à des conflits, chacun pouvant se plaindre légitimement d'être gêné par le voisin.

De la relativité de l'espace vital

L'espace vital, si souvent invoqué par les nations comme une indispensable nécessité, l'est beaucoup moins pour elles que pour les individus qui les composent.

En effet, cet espace vital, cheval de bataille des gouvernants et des chefs d'État, correspond avant tout à des prétextes expansionnistes militaires ou commerciaux, à des menées impérialistes, pour le compte de firmes et pour satisfaire aux ambitions d'États-majors.

Tout au contraire l'espace vital de l'individu: son légitime besoin d'un minimum de place et de confort, constitue la plus indéniable réalité.

Dépendant, il serait faux de croire à la constance de cette réalité humaine.

Elle varie avec le temps et évolue en fonction du degré de la science.

Il est de toute évidence que les conditions de commodités et d'hygiène d'un travailleur du 20^{ème} siècle sont incomparablement supérieures à celle d'un souverain du 17^{ème} siècle sans remonter au delà.

Examinons parallèlement l'évolution subie dans le domaine de la place nécessaire à l'homme.

Alors que les moyens de locomotion sont restés les mêmes depuis la domestication du cheval jusqu'à l'aube du siècle dernier, la brusque découverte de la vapeur, du moteur à essence et de l'électricité ont bouleversé les modes de transports usités jusqu'à ce jour.

Cela n'a pas été sans modifier l'espace vital de l'homme.

S'il fallait en exprimer l'étendue en langage mathématique, l'on pourrait dire qu'elle est représentée par sa superficie multipliée par sa vitesse.

Or, la superficie d'un homme se déplaçant représente environ 50 centimètres carrés pour un piéton.

Avec l'utilisation du cheval, elle passe à 1 mètre carré environ, et avec la voiture attelé de 2 mètres à 2 mètres 50 selon le nombre des voyageurs.

La surface est à peu près la même pour l'automobile.

Venons en au déplacement. Ici la progression est énorme; alors qu'il est de 6 km à l'heure pour un piéton et de 12 km pour un cavalier, il passe à 60 km pour un automobiliste.

Je ne puis que prendre les vitesses moyennes, sans tenir compte des exploits de l'équitation ou du volant.

Cela me permet de constater que pour les personnes voyageant en automobile (dont le nombre augmente de jour en jour, soit individuellement soit par collectivité) la vitesse de déplacement est passée de 1 à 12 par rapport au piéton et de 1 à 5 par rapport au cavalier.

Si l'on tient compte que la superficie occupée par l'homme utilisant un véhicule est quatre fois celle d'un piéton, on constate que la place occupée par celui-ci par rapport à l'automobiliste passe de 1 à 48.

Je ne saurais faire le silence sur l'objection fondamentale qui prétend ruiner la théorie exposée ci-dessus: *«De par sa vitesse même, la voiture libère la place en même temps qu'elle en occupe une autre et, par conséquent, n'a besoin que de l'espace vital de sa superficie durant chaque fraction de sa course»*.

Cet argument qui offre le semblant d'une évidence, n'a que la défaut de ne constituer qu'un sophisme.

En une heure l'homme qui se déplace à pied n'aura occupé a superficie que sur une distance de 5 km, alors que dans le même temps l'automobiliste aura occupé sa superficie (qui est de quatre fois supérieure) sur 60 km.

Qu'il ait libéré sa place occupée en raison de sa vitesse, cela n'empêche pas qu'il aura réalisé durant ce temps le coefficient par rapport au piéton:

$$4 \text{ (rapport de sa superficie) } \times 12 \text{ (rapport de sa vitesse) } = 48 \text{ fois plus.}$$

Il est en effet impossible d'envisager le problème dans le domaine de l'espace et non du temps et de considérer que sur 5 km l'automobiliste n'occupera que 4 fois plus de place qu'un piédestre.

Ce serait faire œuvre purement théorique, et supposer que l'automobiliste fera le même parcours que le piéton, alors que le premier se déplacera plus facilement de Paris à Bordeaux que le second de Paris à Versailles.

D'autre part, cette libération de la place occupée est aussi purement fictive, car elle méconnaît la marge de sécurité selon laquelle, au rythme actuel des véhicules, un espace d'une cinquantaine de mètres devant et derrière une voiture doit rester disponible.

Si je ne cours aucun risque à croiser la route d'un piéton ou à marcher à un mètre de lui, je commettrais la plus grande imprudence à agir de même vis-a-vis d'un automobiliste, que je sois à pied ou au volant.

Si donc, ainsi que je me suis efforcé de le démontrer et ainsi qu'il est loisible de le constater par l'engorgement des routes et l'obstruction des grands centres, si donc l'espace vital nécessaire à l'homme s'est trouvé multiplié par les modes de transports actuels, il eut été logique d'envisager parallèlement et en raison inverse une solution démographique.

Or c'est le contraire qui s'est produit; dans le même temps où augmentaient les nécessités humaines dans le domaine vital de l'individu, dans le même temps où l'on pouvait attendre une diminution des habitants de la planète pour satisfaire à ces besoins, nous avons vu tout à l'inverse la population tripler en moins de cinquante ans.

Et nous la voyons menacer de s'accroître bien davantage encore, selon les prévisions des pouvoirs publics et en raison des encouragements qu'ils prodiguent pour les voir se réaliser.

Une pareille campagne est la preuve formelle, non seulement du manque d'exprit scientifique, mais de l'absence de toute raison de la part de ceux qui nous gouvernent.

Maurice LAISANT.
