

Monsieur le Président de la communication particulière,

Suite à la réunion thématique sur la saturation éventuelle de Nantes Atlantique, Emgann – Mouvement de la Gauche Indépendantiste formule les remarques suivantes.

S'il est apparu évident à tous que les prévisions effectuées par les experts de COSYNERGIE participaient d'une démarche beaucoup plus scientifique et rigoureuse que celle des porteurs du projet, notamment à travers la prise en compte de certains facteurs économiques et sociaux notables, certaines hypothèses émises et leurs conséquences éventuelles sur les prévisions semblent, sinon « irréalistes », du moins fortement improbables.

S'il est admis par tous que la croissance importante enregistrée ces 10 dernières années est due à deux facteurs principaux, savoir le recours massif à l'avion pour les déplacements des cadres et chefs d'entreprises d'une part, et la « démocratisation » de ce moyen de transport auprès des classes moyennes d'autre part, un certain nombre de remarques s'imposent .

Ainsi, prendre comme hausse du PIB un chiffre moyen de 2.3 % par an **alors que les prévisions pour 2003 sont revues à la baisse avec une croissance proche de 1 % est-il justifié ?** Nous renvoyons ici les experts à leur approche du « conjoncturel qui dure » ... Ce même impact du PIB par habitant nous semble par ailleurs mal cerné. L' expertise complémentaire repose sur l' hypothèse implicite que la hausse du PIB est répartie de manière égale sur l'ensemble de la société, ce qui amènerait une hausse du pouvoir d'achat des ménages défavorisés leur permettant d'utiliser l'avion comme moyen de transport. Tout le monde sait que ceci, hélas !, est bien loin de la réalité et que les écarts se creusent, en Bretagne comme ailleurs. Dans un avenir proche, sauf inversion des politiques économiques, les pauvres, devenant plus pauvres, ne pourront réaliser de manière plus importante leur supposé rêve de partir en vacance en avion. **L'augmentation du PIB se reportera donc sur les classes aisées et moyennes, c'est à dire celles qui utilisent déjà ce mode de transport.** Le temps libre susceptible de générer des voyages n'étant pas extensible à l'infini, même en tenant compte de l'ARTT, il y a fort à parier que cet « enrichissement » des classes aisées aura moins d'impact sur le nombre de séjours (et donc sur le nombre de voyages) que sur la durée de ceux-ci. Nous ne pouvons nous résoudre à admettre comme hypothèse un « rush » des smicards sur l'avion !

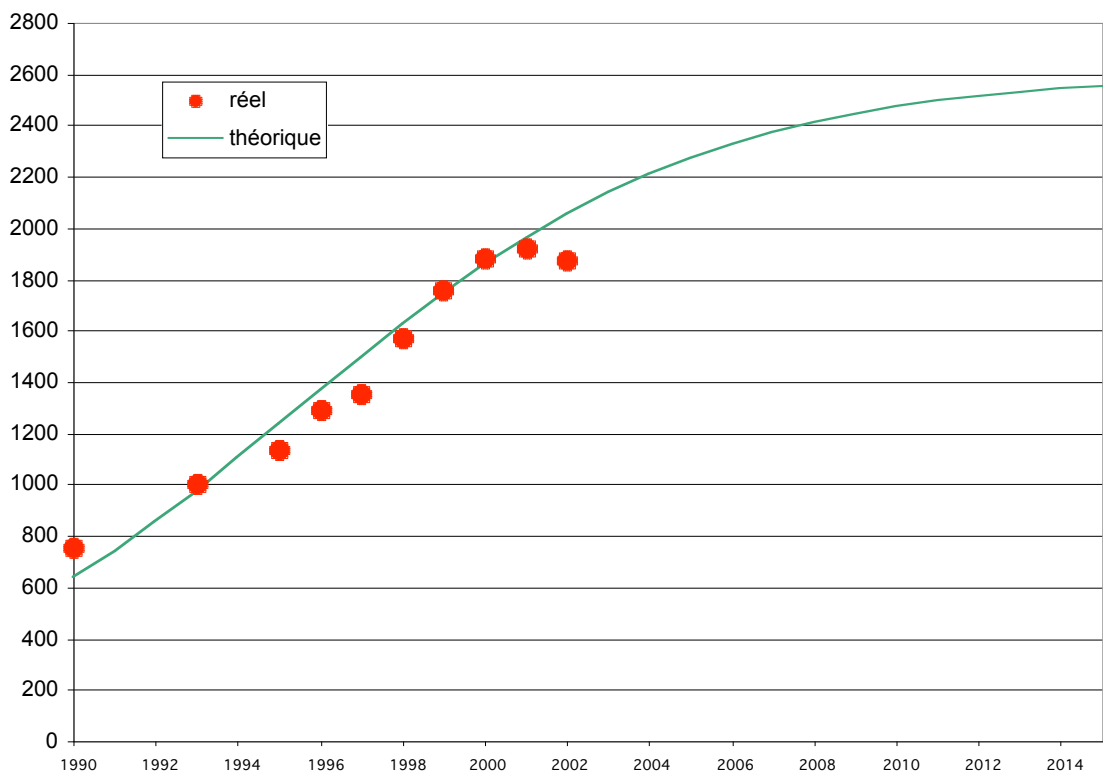
La même analyse peut être appliquée aux voyages d'affaires. L'accroissement du nombre de cadres et de techniciens supérieurs dans les entreprises (c'est-à-dire ceux qui utilisent l'avion pour raisons professionnelles) à un rythme de 4 % par an **suppose une croissance économique qu'on aimerait tous connaître !**

Cette conclusion qui semble montrer le caractère surréaliste des prévisions aurait d'ailleurs dû sauter aux yeux des « experts ». **Il suffit de constater que l'on prévoit une hausse moyenne annuelle du trafic de l'ordre de 4 % alors que la population de la Loire Atlantique augmente de 0.8 % l'an.** En divisant le nombre de passagers habitant la Loire Atlantique par le nombre de ménages imposables de ce département susceptibles de prendre l'avion (soit *grosso modo* 26 % de la population), on s'aperçoit que le nombre de voyages par personne et par an passerait de 3.6 en 1999 à presque 7 en 2020 !

Dernier point pour le moins troublant, **cet entêtement des experts à fournir des tendances linéaires**, qu'elles soient exponentielles ou logarithmiques. L'utilisation de l'avion comme moyen de transport suit les mêmes règles que toute activité biologique, humaine et sociale. Après une phase de latence (mise en place, communication, ...) survient une phase

exponentielle (engouement, découverte, mode, ...) puis une phase stationnaire de faible croissance (renouvellement du parc, saturation du marché, dépréciation du concept, ...). Ce type d'évolution est observable dans tous les domaines, qu'il s'agisse des dynamiques de populations, de l'évolution de l'équipement électroménager des ménages, etc. Cela conduit donc à une tendance suivant une courbe sigmoïde que seuls peuvent venir troubler des crises ou des innovations technologiques, par définitions hors du champ des prévisions. Dès lors, les maxima prévisibles se trouvent notoirement rabaisés.

Disposer d'un logiciel informatique qui calcule automatiquement des courbes de tendances ne devrait pas conduire à laisser de côté le bon sens et le raisonnement mathématique ! **Nous sommes particulièrement surpris du fait que des experts et statisticiens spécialisés dans les transports n'aient pas cherché à appliquer ce type modèle qui, découvert en 1845 par le démographe belge Verhulst, tend justement à décrire mathématiquement les évolutions de ce type de secteur et est connu sous le nom de « loi logistique ».** Ce modèle, faisant à la fois intervenir le rôle positif de la taille d'une population sur son propre développement et le rôle négatif des facteurs liés à cette taille, est pourtant enseigné dans toutes les facultés scientifiques. Cette « loi logistique » est rendue par la relation $\ln(y/y_m - y) = k y_m (t - t_0)$ ou t_0 est l'abscisse du point d'inflexion. Un calcul rapide nous a mené en première approximation à définir la formule $\ln(y/2600 - y) = 0.20366824 (t - 1954.5)$ **qui donne une courbe rendant compte de manière très satisfaisante du trafic mesuré (cf schéma).** Cette formule pourra être amendée par les experts en tenant compte des modèles de Tessier ou de Monod qui rendent compte du caractère variable du taux de croissance sur la période considérée.



Pour les raisons décrites plus haut, nous vous demandons, Monsieur le Président de la communication particulière, de bien vouloir interpeller les acteurs de la contre expertise afin

qu'ils examinent nos remarques et pondèrent leurs prévisions à l'aune des points que nous venons de soulever.

Vous remerciant par avance pour l'attention que vous voudrez bien porter à cette requête, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos sincères salutations.

Pour EMGANN Mouvement de la Gauche Indépendantiste,

Morvan Coarer