

Demande de transparence sur les modèles de prévisions économiques, énergétiques et de trafic futurs et induits - v.2 du 10 juin 2006

Il est de l'ordre d'une vérité épistémologique établie que les statistiques et les prévisions statistiques, économiques, énergétiques et de trafics fonctionnent le plus souvent sur la base de modèles *a priori* destinés à donner des résultats validant des projets que l'on se propose de faire admettre, sur la base d'une idéologie prédéterminée. Les publications, à ce sujet, de chercheurs éminents et de professionnels, sont nombreuses et convaincantes. On citera notamment, sans préjudice d'autres publications aussi convaincantes, les auteurs suivants :

Jacques Bonitzer ¹ ,	<i>Philosophie du Hasard</i> ,	Éditions sociales, collection Terrains, Paris, 1984.
Cour des Comptes,	<i>La politique autoroutière française</i> ,	Rapport public, Paris, 25 juin 1999.
Julien Delarue,	<i>Pour une critique des modèles de prévision économique</i> ,	Critique de l'économie politique, n° 11 nouvelle série, avril-juin 1980.
Alain Desrosières ² ,	<i>La politique des grands nombres : histoire de la raison statistique</i> ,	La Découverte, Paris, 2000.
Journée d'Études	<i>La politique des grands nombres. Autour d'Alain Desrosières</i> ,	Actes de la journée d'études, Berlin, 18 mai 2006.
Jacques Klatzmann ³ ,	<i>Attention, statistiques ! Comment en déjouer les pièges</i> ,	La Découverte, Essais, Paris, 1992.
Didier Migaud ⁴	<i>La politique autoroutière</i> ,	Rapport parlementaire ⁵ n° 1781, Assemblée nationale, Paris, 7 juillet 1999.
Ghislain Nicaise ⁶	<i>Les limites de la modélisation dans le débat public</i>	Contribution au Débat public sur le contournement autoroutier de Nice, 5 février 2006.

Alain Desrosières, dans "*La politique des grands nombres : histoire de la raison statistique*", démontre entre autres que, partis d'idéologies d'aménagement du territoire et de visions forestières nettement différentes, les pouvoirs Allemands et Anglais firent construire, chacun, des modèles statistiques différents destinés à valider ces politiques déterminées *a priori*. Évidemment, aménagement du territoire et gestion forêts qui en résultèrent furent nettement différents et conformes aux *a priori* politiques dont la science ne fut qu'une fidèle servante.

Tout aussi intéressant est le propos de **Jacques Bonitzer**, dans "*Philosophie du Hasard*". En effet, il démontre à partir de sa pratique d'Ingénieur des Ponts & Chaussée qu'il sut toujours, sans faille mathématique, faire produire à ses modèles statistiques ou prévisionnels (de trafic futurs et induits, par exemple) des résultats qui confortèrent publiquement ses projets prédéterminés, affirmant que, bien sûr, ses adversaires démontrèrent aussi souvent et de manière aussi imparablement mathématique, que ses prévisions étaient erronées.

Peut être, convient-il encore de citer le Rapport de la Cour des comptes du 25 juin 1999, "*La politique autoroutière française*", relevant la « *surestimation systématique des trafics*⁷ ... », par l'Équipement. **La Cour émit alors des doutes sérieux sur la crédibilité des logiciels qui déterminent les trafics futurs et les trafics induits**, utilisés avec données non réactualisées et sans concordance avec les calculs de la Direction de la Prévision du ministère des Finances. Elle dénonça aussi le cas de marchés de prévision de trafic, portant sur les enjeux majeurs de modélisation du schéma directeur du réseau routier national, qui furent attribués à des bureaux d'études liés à un grand groupe de travaux publics et qui donc, à l'évidence, manquaient totalement d'indépendance par rapport à de considérables intérêts privés.

Il serait donc impératif, que les modèles de prévisions économiques, énergétiques et de trafics futurs et induits, leurs postulats de départ, leurs algorithmes; leurs codes sources et leurs données numériques d'entrée, **soient librement mis à la disposition des participants au Débat public VRAL. Ainsi que leur origine : laboratoires publics ou cabinet privés.**

Question - La commission particulière du Débat public VRAL veillera-t-elle à ce que cette exigence de transparence soit satisfaite ?

jean gonella⁸ - Marseille, le samedi 10 juin 2006

¹ X-Ponts, IGPC, qui après des fonctions opérationnelles à l'Équipement, devint professeur à l'École Nationale des Ponts & Chaussées et directeur de recherches au Laboratoire central des Ponts & Chaussées.

² Administrateur à l'INSEE, directeur d'études à l'École des hautes Études en Sciences sociales (EHESS) et au CNRS [Groupe de sociologie politique et morale].

³ Ancien administrateur à l'INSEE, professeur à l'Institut national agronomique et directeur d'études à l'École des hautes Études en Sciences sociales (EHESS).

⁴ Député, rapporteur général du budget (onzième législature de la V^{ème} République).

⁵ En conclusion des travaux d'une mission d'évaluation et de contrôle, constituée le 3 février 1999.

⁶ Professeur émérite à l'Université de Nice-Sophia Antipolis.

⁷ La surestimation des trafics dépassa, par exemple, d'après la Cour : 60 % pour l'A.4 Paris-Metz, l'A.41 Grenoble-Chambéry et l'A.48 Bourgoin-Grenoble.

⁸ Université de Provence, Centre Saint-Charles - Case 17 - 3 place Victor Hugo, F-13331 Marseille Cedex 3 - courriel : jgonella@up.univ-mrs.fr.