

Grenoble, le 10 Avril 2019

## **L'économiste des transports et urbaniste reconnu Frédéric Héran affirme que l'A480 sera à nouveau saturée dans quelques années malgré les 300 M€ investis**

*Dans [une note limpide](#)<sup>1</sup>, Frédéric Héran dénonce un invraisemblable manquement de ce projet d'élargissement: l'objectif du projet, à savoir la fluidification de l'A480, entraînera un trafic supplémentaire qui n'a pas été pris en compte dans les études.*

### Qu'est ce que le le trafic induit ?

Pour Frédéric Héran, chercheur de l'université de Lille, la littérature scientifique et le retour d'expérience des projets autoroutiers sont sans appel :

« Quand la capacité de la voirie est accrue (par une nouvelle voie ou l'élargissement d'une voie existante) pour répondre à une demande, (c'est-à-dire pour « fluidifier le trafic »), **on constate que l'infrastructure finit par attirer un trafic supérieur à ce qu'avait prévu le modèle.** »

Cette notion de "trafic induit" est au cœur du travail de recherche de Frédéric Héran. Avec le projet actuel d'élargissement de l'A480, le modèle informatique utilisé prévoit une augmentation de trafic de 6%. Les porteurs du projet semblent bien au fait de ce risque d'augmentation de trafic et argumentent fréquemment que les verrous<sup>2</sup> en amont de l'A480 empêcheront cela. Selon F. Héran les verrous ne suffiront cependant pas :

« **le projet a bien pour objectif de « Fluidifier la circulation et diminuer le temps de transport des usagers », comme l'affirme le site de la Métro et malgré les « verrous » censés subsister. Dès lors, on ne voit pas pourquoi un tel projet échapperait miraculeusement au phénomène.** »

En effet, même si les verrous empêchaient le trafic induit venant de l'extérieur, il y a assez de raison de se déplacer en voiture au sein de la Métropole comme en témoigne les nombreuses zones d'activités le long de l'A480 et de la rocade sud qui sont peu accessibles sans voiture.

### Pourquoi l'élargissement de l'A480 entraînera un trafic supplémentaire ?

F. Héran nous explique que si ce phénomène de trafic induit n'a pas été pris en compte c'est tout simplement car les modèles informatiques utilisés sur ce projet sont imparfaits :

« **on constate qu'en moyenne, le trafic induit correspond à une augmentation du trafic de l'ordre de 10 % à court terme et de 20 % à plus long terme, par rapport à ce que prévoit le modèle.** »

---

<sup>1</sup> <https://frama.link/trafic-induit-a480>

<sup>2</sup> Courte section à 2x2 voies qui agira comme un goulet d'étranglement au nord et au sud de la portion élargie de l'A480.

Il explique par ailleurs, les raisons de cette mauvaise prédiction des modèles, à savoir **le changement de comportement des usagers qui n'est pas pris en compte** :

“ Le trafic induit existe parce que les automobilistes profitent de la nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et surtout afin d'utiliser les gains de temps pour aller plus loin. À plus long terme, ils en viennent à localiser leur emploi ou leur logement dans des lieux plus éloignés. ”

F. Hérán précise ensuite que des modèles plus précis existent et auraient pu être utilisés:

“ A noter qu'il existe des modèles plus sophistiqués – les modèles LUTI (land use transport integration) – capables de prendre en compte les interactions entre le développement des infrastructures et l'étalement urbain. C'est pourquoi, l'Autorité environnementale les recommande. Mais parce qu'ils sont particulièrement « complexes et coûteux à développer », reconnaît-elle, ils ne sont utilisés que pour de très grands projets. ”

## Les projets routiers des dernières décennies souffrent du trafic induit

Pour ceux qui douteraient encore que le trafic induit est réel et pensent que Grenoble a trouvé une solution miracle avec les verrous, F. Hérán continue :

“ En France, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) du ministère de la Transition écologique et solidaire tient évidemment compte des trafics induits et déplore même, dans une [note récente](#) portant sur l'analyse de 104 projets d'infrastructures routières, que « les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles » ”

On notera également [un bilan du CEREMA](#) sur 32 projets routiers structurants mis en service entre 1988 et 2008 va dans le même sens :

“ Sur les 32 projets analysés, l'erreur moyenne est une sous-estimation des trafics de 20 % (médiane de 21 %) : 9 projets ont été sous-estimés et 75 % des projets présentent une erreur sur les trafics supérieure à 20 %. ”

## Quelle sera la circulation sur l'A480 dans quelques années ?

En prenant des hypothèses probables (d'après la note de l'Autorité environnementale de 2019 et le bilan du CEREMA, de 2018) de sous-estimation de trafic sur l'A480 de 20% et 40%, voyons ce que serait concrètement le niveau de bouchons sur l'A480. Tous les chiffres suivants sont issus de la pièce C du dossier de déclaration d'utilité publique du projet.

La capacité actuelle de l'A480 est de 75 000 véh/jours et 7200 véh/h. Il y a aujourd'hui entre 80 000 et 100 000 véh/jours et entre 6 000 et 8 000 véh/h sur l'A480, en heure de pointe : on observe donc un manque de capacité de 800 véh/h.

La capacité prévue pour l'A480 élargie est de 10 800 véh/h (une logique augmentation de 50%). Aux heures de pointes, le trafic estimé, par les maitres d'oeuvre, est de 9 000 véh/h, d'où une réserve de capacité de 1 800 véh/h.

Introduisons 20% de trafic induit (soit  $9000 \times 20 / 100$ , soit 1800 véhicules en plus), le trafic à l'heure de pointe serait de 10 800 véh/h soit exactement la capacité de l'A480. Dans ce scénario le trafic serait donc tout juste fluide.

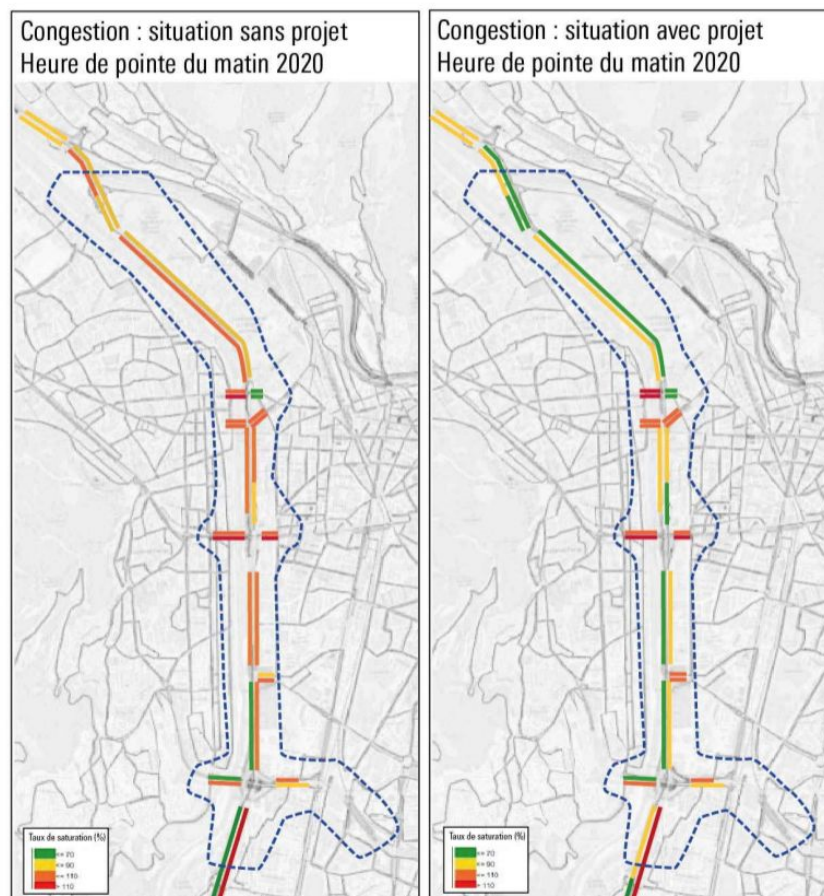
Avec 40% de trafic induit, le trafic à l'heure de pointe passerait à 12 600 véh/h, soit un manque de capacité de 1800 véh/h. Dans ce scénario les bouchons seraient donc pire qu'aujourd'hui (1800 véh/h supplémentaire comparé aux 800 véh/h actuels).

**Si le trafic induit est supérieur à 20%, ce projet n'aura pas seulement été inutile il aura créé une situation désastreuse tant pour les riverains que pour tout les habitants du bassin de vie du fait de la pollution déjà problématique** (le bilan CEREMA mentionné plus tôt comporte plusieurs cas où l'erreur a été supérieure à 70%).

Par ailleurs pour l'ADTC, [les études de trafic sont anormalement optimistes](#) :

“ L'ADTC a comparé les études de trafic à celles qui avaient été réalisées en 2009 dans le cadre du projet de rocade Nord et a identifié un trafic sur l'A480 supérieur de près de 36000 véhicules par jour dans les études de 2009 par rapport à celle présenté dans l'enquête publique en 2016, c'est dire une différence de 33 %. **Cette absence de trafic induit dans l'étude présentée à l'enquête est particulièrement étonnante car contraire à ce qui est observé de manière universelle lorsqu'on augmente la capacité d'une voirie en zone urbaine.** ”

Le dossier de DUP nous apprend aussi que **les entrées/sorties de l'A480 ne semblent d'ailleurs pas en mesure de suivre la fluidification du trafic annoncée**, voir ci dessous.



On notera également sur cette image que si le verrou sud semble jouer son rôle, la circulation semble bien trop fluide au nord et le verrou inefficace.

## Quelles solutions pour l'A480 ?

**La seule solution pour réduire les bouchons sur l'A480, c'est de réduire le nombre de véhicules qui y circulent, et, pour cela, d'offrir des solutions de mobilités alternatives.** Or, il est fort probable que le projet d'élargissement ruine les efforts entrepris pour rendre attractifs les transports collectifs et les mobilités actives, et qu'il favorise par ailleurs la péri-urbanisation, laquelle conduit à des modes de vie très dépendants de la voiture. Nous demandons donc aux pouvoirs publics locaux d'avoir le courage de refuser l'argent dépensé par AREA pour l'A480, et de s'engager dans une politique plus volontariste en faveur **des lignes de train, de tramway, de bus ou des pistes cyclables**. Comme le soutient une étude<sup>3</sup> du Shift project:

“ Il est possible d'éviter jusqu'à 70 % des émissions de CO2 dues à la mobilité locale des personnes dans les zones périurbaines, en mettant en œuvre des stratégies privilégiant le vélo et le covoiturage ainsi que, sur les grands axes autour des agglomérations, les transports publics express. ”

A défaut, il n'y a qu'une solution pour s'assurer qu'une troisième voie sur l'A480 ne créera pas de trafic supplémentaire significatif : **il faut que la troisième voie soit réservée au covoiturage et aux transports en commun**. Cette proposition, avec la limitation de vitesse à 70 km/h sur toute la longueur de l'A480 et la réalisation de mur anti bruit en continu, semble d'ailleurs être désirée par la métropole et la ville de Grenoble.

Si la métropole grenobloise, porteuse du projet souhaite se mettre en cohérence avec sa volonté de politique climatique ambitieuse, comment peut-elle persister dans **cette fuite en avant qui créera à long terme un problème encore plus difficile à résoudre** ? De même, si l'élargissement de l'A480 induit effectivement une augmentation du trafic automobile, et tout ce qui s'en suit en termes d'impacts sociaux, sanitaires et environnementaux, **on peut se questionner sur la pertinence de la candidature de la ville de Grenoble comme Capitale verte européenne en 2022**.

Ce projet est une conséquence de l'accord signé en 2015 entre les ministres Valls, Macron et Royal et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En dépit des demandes répétées du grenoblois R. Avrillier, cet accord est resté secret, [jusqu'à récemment](#). Avant cet accord, l'État portait un projet alternatif que le collectif aimerait voir mis en œuvre: **la mise à 2x3 voies sans élargissement de la surface de la route par l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence et limitation de la vitesse à 70 km/h** (dans le projet actuel la surface de la route passe de 22 à 27 mètres).

## Le point de vue du collectif

Cette note de F. Héran nous apprend que, puisque ce projet permettra, dans les premières années, un gain de temps significatif pour les usagers (gain moyen de 12mn, gain de 23mn entre St Egrève et Claix), **il y aura changement de comportement et donc un trafic supplémentaire jusqu'à**

---

<sup>3</sup> Rapport "Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité". *Shift project*. 2017.  
<https://theshiftproject.org/mobilite-decarbonee/>

**saturation de l'A480 dans les années à venir. Les verrous ne réduiront pas l'attractivité de l'axe routier élargi et ne suffiront donc pas à empêcher l'augmentation de trafic.**

Il est incompréhensible qu'un modèle informatique sophistiqué n'ait pas été mis en œuvre pour étudier les changements de comportement qu'induisent ce projet.

**La mise en œuvre du projet issu de la concertation de 2011 couplé à la limitation de la 3ème voie au covoiturage et aux transports en commun limiterait grandement le risque de trafic induit et permettrait une économie de 100 Millions d'euros minimum.**

Si la récente annonce de la limitation de vitesse à 70km/h sur la portion centrale de 3,5 km de l'A480 qui en compte 8 est une bonne nouvelle, il convient de rappeler que l'A480 sera bien dimensionnée pour circuler à 90 km/h. Si l'on fait circuler les véhicules à 70 km/h, alors il faut dimensionner l'ouvrage pour du 70 km/h. Sinon, comment garantir qu'aux premières pressions venues, la préfecture ne décidera pas de faire marche arrière en autorisant à nouveau la circulation à 90 km/h? Quand les bouchons re-apparaîtront, les verrous seront-ils désignés comme coupable?

Il est intéressant de rappeler qu'un des engagements du [contrat de majorité de la Métropole](#) promettait de faire de l'A480 un "boulevard urbain à 2\*2 voies dont la vitesse sera limitée à 70 km/h". Rappelons également que [Christophe Ferrari s'était publiquement exprimé contre l'élargissement de l'A480 en septembre 2015](#), la priorité étant selon lui au réaménagement de l'échangeur du Rondeau.

Comme le dit le dicton « Le meilleur moment pour planter un arbre était il y a 20 ans. Le deuxième meilleur moment est maintenant ». Ainsi alors que la [pétition du collectif](#) contre ce projet a dépassé les 1600 signatures, nous continuons à demander un moratoire sur le démarrage des travaux, un débat public et une analyse comparative de scénarios alternatifs.

*A l'heure de l'urgence climatique, après la tribune des 135 scientifiques contre ce projet, des mobilisations pour le climat records à Grenoble, les porteurs du projets vont ils continuer à ignorer les scientifiques, les experts indépendants, et les citoyens ?*

Contact presse: Grégory L'Azou [alternatives@a480.org](mailto:alternatives@a480.org) (07 67 92 86 64)  
<http://a480.org/>