

Note sur le trafic induit

Février 2024

Le **trafic induit** correspond au trafic supplémentaire qui se développe lorsque la capacité routière augmente, du fait de l'élargissement d'une route existante ou de la construction d'une nouvelle route. Le trafic induit est un phénomène qui se superpose à la croissance régulière du trafic. A l'inverse, lorsque la capacité routière diminue, on observe une diminution du nombre de km parcourus par des véhicules, on parle alors d'**évaporation du trafic**. Un des principaux facteurs déterminant le trafic sur une route est donc le nombre de véhicules pouvant y circuler.

Son existence est due à la somme de décisions prises à l'échelle individuelle, qui découlent de l'augmentation de la capacité routière (personnes décidant d'aller plus loin pour se divertir, faire des achats, vivre, travailler...). Cela s'explique par plusieurs facteurs rendant possibles des trajets qui ne l'étaient pas au préalable (du fait de la diminution des coûts, du temps de trajet, de l'amélioration de la qualité de service) et par le transfert d'une partie du trafic d'autres modes de transport vers la voiture (du fait des modifications des coûts, temps, et qualité de service).

Le Cerema précise dans une note de 2012 que l'existence du trafic induit fait "*consensus dans le milieu de la recherche et de l'évaluation socio-économique des projets*"¹. Un bref historique du sujet permet de remonter aux années 1990 :

- En 1992, une [note du Cerema](#) consacre un chapitre au trafic induit
- En 1993, pour trancher la question, le gouvernement britannique crée une commission chargée de vérifier l'existence du trafic induit. Après analyse de dizaines de cas, les conclusions des chercheurs [ne laissent plus aucun doute](#).
- En 1996, la Conférence européenne des ministres des Transports s'empare de ces résultats et leur [donne un retentissement mondial](#).
- En 1998, des travaux menés par les mêmes chercheurs parviennent à le démontrer, [sur la base d'une centaine de cas examinés](#).

En 2024, il est donc admis et mesuré depuis plusieurs décennies², que l'augmentation de la capacité routière d'une voirie provoque le phénomène de trafic induit. Seuls deux cas de figure permettent de minimiser le trafic induit : la mise en place de péage coûteux ou de transport en commun le long de l'itinéraire³.

En France, aucune réglementation ou méthodologie officielle ne définit comment estimer les émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic induit. Si des estimations d'émissions liées à l'évolution du trafic figurent depuis peu dans les études d'impact incluses dans les dossiers d'enquête publique, elles "*ne prennent presque jamais en compte les trafics induits*"⁴.

¹ [L'induction de trafic, Revue bibliographique, oct. 2012, Céréma](#)

² [Latest evidence on induced travel demand : An Evidence Review, Department for Transport, May 2018](#)

³ [Pasidis, I. 2017. 'Urban transport externalities.' PhD Thesis, University of Barcelona.](#)

⁴ [Note sur les projets d'infrastructures de transport routières, jan. 2019, Autorité Environnementale](#)