

Après les bouchons, les voitures ne reviendront pas à Lyon

Depuis plusieurs mois, les polémiques autour des innombrables bouchons (routiers) ont gonflé dans Lyon et sa métropole. Mais, au-delà de la grogne des automobilistes, cette réalité est-elle nouvelle ? Et, surtout, n'est-elle pas nécessaire pour réduire la place de la voiture en ville ? Un papier chiffré pour se faire klaxonner.

Transports 329 • Actualité, Analyse, Édition abonnés

Édition abonnés

Pierre Lemerle

Publié le 20 février 2025 • 7 minutes



Les bouchons à Lyon sont-ils nécessaires ? Attention, question pour énerver un automobiliste. Photo : PL/Rue89Lyon.

Lire plus tard Offrir cet article

Cela ne peut pas vous avoir échappé : ça bouche à Lyon. Sans blague. Depuis plusieurs mois, la ville des Lumières et sa voisine, Villeurbanne, sont au centre de l'actualité pour leurs chantiers et leurs embouteillages, dantesques, si l'on en croit la plupart des médias lyonnais.

« Un désastre pour la Presqu'île », « La Presqu'île est asphyxiée »... Même notre Jean-Michel Aulas national s'en prend, depuis sa voiture, aux écologes. Laissant ses jets privés aux garages.

À lire sur Rue89Lyon
 • ZTL Presqu'île à vivre... Le « pari » des écologistes pour le centre-ville de Lyon

À la tête de la Ville et de la Métropole, les exécutifs écologistes sont jugés responsables de tous ces maux et des problèmes en découlant (baisse d'attractivité de la ville, fermeture de commerces...).

Cela étant, plusieurs questions se posent : ces embouteillages sont-ils nouveaux ? À quel point ce phénomène de congestion s'est accentué ? Et n'est-ce pas nécessaire pour réduire la place de la voiture en ville ?

À Lyon, des bouchons pas nouveaux

Disons-le de suite : il y a bien des embouteillages sur Lyon. Un simple regard sur la carte [des travaux du Grand Lyon](#) montre bien que les automobilistes n'ont pas la berlu. Mais sur le côté nouveauté, on repassera.

En novembre 2016, par exemple, on pouvait lire un classique « On aura du mal à s'en remettre » dans un article du Progrès consacré aux travaux sur le Cours Lafayette en plein chantier. Idem, en 2012, *Lyonmag* met en avant [les travaux du Pont Pasteur](#). « C'est infernal, il y a beaucoup trop de circulation ! », commente à ce propos un chauffeur-livreur.

En réalité, depuis que les Français « aiment la bagnole » ([merci Georges Pompidou](#)), la question semble se poser. Les plus anciens se souviendront de la campagne « Il faut faire sauter le bouchon de Lyon ! ». Cette dernière avait été lancée en... 1991 par Michel Noir (RPR), alors maire de Lyon, pour mettre fin aux embouteillages sans fin à Fourvière. À l'époque, ses opposants lui reprochaient de pousser un peu loin le bouchon. Visiblement, il est encore là (le bouchon).

À lire sur Rue89Lyon
 Le tunnel de Fourvière : histoire d'une « connerie » symbole du tout-voiture à Lyon

« Comme dirait Gérard Collomb, une ville sans travaux est une ville morte », tance Jean-Charles Kohlhaas (EELV). Le vice-président en charge des mobilités à la Métropole de Lyon n'est pas convaincu par cette augmentation de la présence des embouteillages à Lyon.

Ses équipes ont fait des études sur sept trajets « types » traversant l'agglomération. Sur quatre de ceux-ci (Tassin – Lyon-centre ; la Tour de Salvagny – Technild, Venmison – Marcy l'étoile, etc.), le temps de parcours a baissé en heure de pointe. Il a augmenté sur les trois autres, mais de façon raisonnée (+ 1 minute 33 sur Saint-Priest – Lyon-Part-Dieu). « La Métropole est la quatrième agglomération la plus embouteillée de France, alors que nous étions deuxième en 2021 », assure-t-il, citant une [étude de l'Inrix](#).

Sans bouchons, pas de raison de lâcher sa voiture à Lyon

À contre-pied du sentiment général, la Métropole se veut rassurante, bien qu'elle comprenne l'agacement des automobilistes. Agacement qui pourrait mener certains à lâcher leur voiture pour des moyens de transports plus rapides, mais surtout plus écologiques (et meilleurs pour la santé).

« Si on veut induire du changement, il faut de la contrainte », constate Guillaume Marion, membre des Shifters, une association de bénévoles proches de [The Shift Project](#), le projet de l'ingénieur et chercheur écologiste Jean-Marc Jancovici.

Pour lui, la logique à suivre est celle de la mécanique des fluides : plus il y a de voies pour la voiture, plus il y aura d'automobilistes. Moins, il y en a, moins il y en aura. À l'heure où les épisodes de pollutions atmosphériques se multiplient, le raisonnement semble assez simple.

À lire sur Rue89Lyon
 • Alerte orange pollution de l'air à Lyon : les restrictions de circulation à prévoir
 • Dans le Rhône, la qualité de l'air s'améliore... Mais on reste loin du compte

« Dire que la contrainte est nécessaire, c'est dire que c'est un levier », indique quant à lui Philippe Viala, responsable du pôle modélisation des déplacements au sein du bureau d'étude en transport et mobilité, [Citec](#) à Lyon. Prudent, l'ingénieur constate que le temps de parcours est un déterminant « rationnel » pour se déplacer. Or, si celui-ci est plus rapide en transports, les habitants finiront, à terme, par changer leurs habitudes.

« Il faut arriver à jongler, voire quelles alternatives de transports peuvent être mises en place, commente-t-il. Mais, une chose est sûre, plus on attend, plus la situation va se contraindre d'elle-même. » Comprenez : avec des voitures plus grosses, et des automobilistes plus nombreux, avec la même voirie (et même des voies en moins), la circulation s'intensifie. Quoi qu'il arrive, avec l'augmentation de la population, l'embouteillage sera, de toute manière, de mise.



Les bouchons à Lyon sont-ils nécessaires ? Attention, question pour énerver un automobiliste. Photo : PL/Rue89Lyon.

Créer de la contrainte et une alternative convenable

Alors oui, en réduisant les vannes, on crée des bouchons. On crée la contrainte et, si l'alternative suit, on crée un « report modal », soit un passage de la voiture, à un autre mode de transport. « Si la route revient à sa forme initiale, les voitures reviendront », commente Guillaume Marion des Shifters qui plaide pour un développement des transports en commun.

Pour marquer qu'une « évaporation » du trafic est possible, il s'appuie sur différents travaux : la thèse du chercheur Aurélien Bigo, intitulée [Les Transports face au défi de la transition énergétique](#), et celle de Pauline Hosotte, intitulée [L'évaporation du trafic, opportunités et défis pour la mobilité d'aujourd'hui et demain](#).

Le tout : préparer une alternative convenable. Un processus en cours, pourrait-on dire. Dans les travaux actuels, on note la création du T 10 (qui embouteille du côté de Gerland) des avancées du T6 et T9 (qui font des misères à Villeurbanne) ou encore des travaux du bus à haut niveau de service (BHNS) qui ont [mis la paille route de Genas](#) et sur l'avenue Félix-Faure.

Viendra aussi le Tram express de l'ouest lyonnais (TEOL) jusqu'à Tassin-la-Demi-Lune, qui remplace le projet enterré de métro E, regretté par une bonne partie de l'opposition aux écologistes.

Pour tout cela, une nécessité : penser sur le temps long. Facile à dire quand on est dans ses tableaux Excel, moins quand on est derrière le volant. Car les habitudes ont la peau dure, et les automobilistes peuvent mettre un certain temps à lâcher la voiture. Surtout si l'alternative n'est pas prête.

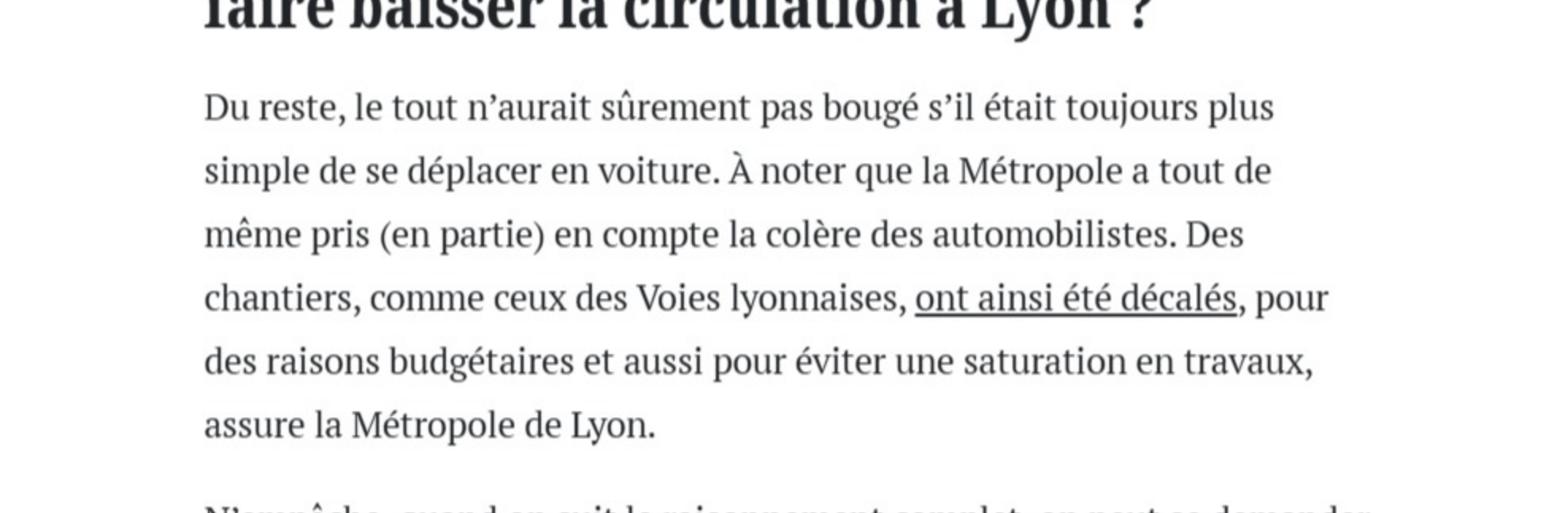
Circulation automobile : des chiffres en baisse depuis 2019

Reste qu'il y a de l'évolution dans l'air ([voire dans la qualité de l'air, même si ça traîne un peu](#)). Selon des chiffres avancés par la Métropole de Lyon, l'usage de la voiture connaît une baisse depuis 2019. Sur le périmètre de la Zone à faible émission, le nombre de voitures a diminué de 16 % (2019 – 2024). Un chiffre un peu moindre sur l'ensemble de la métropole (- 12 %), la progression la plus impressionnante ayant eu lieu dans l'hypercentre (- 22 %).

En parallèle, les modes « doux » sont en forte hausse avec une croissance importante du nombre de cyclistes. On constate + 58 % de vélos et trottinettes entre 2019 et 2024, bien que ce type de transport ne soit pas encore « massif », par rapport aux transports en commun par exemple. Sur le pont Lafayette par exemple, les vélos sont plus nombreux à traverser que les voitures.

Côté TCL, les chiffres de fréquentation dépassent ceux d'avant la crise sanitaire (+ 2 % par rapport à 2019), mais ce sont surtout l'autopartage et le covoiturage qui explosent. Le nombre de trajets effectué en « covoit » a été multiplié par dix entre 2021 et 2024.

Les causes de cette évolution sont multiples, comme le développement du télétravail par exemple. « Ce qui joue, c'est aussi qu'on a hérité du meilleur réseau de transports en commun de France », appuie Jean-Charles Kohlhaas. Il met en avant le nombre d'abonnés TCL « impressionnant » de 550 000, sur les deux millions d'habitants peuplant l'ensemble du département.



Du côté de Gerland, les voitures passent tous les jours devant les travaux du T10. Photo : PL/Rue89Lyon.

Bouchons : une mauvaise « presse » pour faire baisser la circulation à Lyon ?

Du reste, le tout n'aurait sûrement pas bougé s'il était toujours plus simple de se déplacer en voiture. À noter que la Métropole a tout de même pris (en partie) en compte la colère des automobilistes. Des chantiers, comme ceux des Voies lyonnaises, [ont ainsi été décalés](#), pour des raisons budgétaires et aussi pour éviter une saturation en travaux, assure la Métropole de Lyon.

N'empêche, quand on suit le raisonnement complet, on peut se demander si la « mauvaise pub » faite par la presse sur les bouchons à Lyon ne sert pas l'objectif de réduire l'usage de la voiture... « Même si ce n'est pas agréable à dire, il est vrai que ça joue son rôle », constate l'élu. Avant de défendre : « Mais il n'y a pas plus de bouchons qu'avant. »

On laissera les automobilistes commenter cette assertion et faire jouer leur ressentiment (et leurs klaxons). Pour le reste, il faudra que les transports en commun continuent leur développement pour que ceux-ci puissent laisser leur voiture et prendre le métro. [Ce qu'on souhaite aussi à Jean-Michel Aulas.](#)

#Transports

Activez les notifications pour être alerté des nouveaux articles publiés en lien avec ce sujet.

Recevoir des alertes

[Voir tous les articles](#)

Autres mots-clés : #Jean-Charles Kohlhaas # Transports # Voiture

Offrir cet article Partager

Voir le commentaire

À propos de l'auteur de l'article : Pierre Lemerle

Journaliste lyonnais fan de l'Ouest, je suis à Rue89Lyon depuis 2020. Aujourd'hui associé et directeur de publication, je couvre les questions sociales mais aussi écologiques (pollution industrielles, scandales des perfluorés). Le travail, c'est la santé, à condition que le droit soit respecté. Un œil politique sur le Rhône. Pour me laisser une info, c'est ici [plemerle@rue89lyon](#).

Voir les articles