

ENQUÊTE SOCIOLOGIQUE LA PRÉCARITÉ EN TERMES DE MOBILITÉ DANS L'AIN

par Nalisse

Pour l'Alec Ain



SOMMAIRE

01

Introduction _pages 3 et 4

02

Contexte et méthodologie _pages 5 à 18

Le territoire de l'Ain _p6

Méthodologie pour la création de l'enquête _p10

03

Diagnostic _pages 19 à 38

Préambule - les problèmes de mobilité _20

Le rapport à la voiture _p23

Le rapport aux mobilités alternatives à la voiture : subi ou choisi ? _p30

Le rapport à l'information et à la recherche d'information _p35

04

Les profils qui ressortent _pages 39 à 48

Les différents profils _p40

05

Les enseignements et les préconisations _pages 49 à 60

Les principaux enseignements _p50

Les premiers leviers d'action _p51

Les préconisations _p55

06

Conclusion _pages 61 et 62

01

INTRODUCTION

Introduction

L'Agence Locale de l'Énergie et du Climat (ALEC) de l'Ain est une société publique locale (SPL) qui met en œuvre les politiques publiques de ses actionnaires en matière de transition énergétique. Elle œuvre autour de 5 grandes missions : la mobilité, l'habitat, l'économie circulaire, l'énergie et le climat. Elle accompagne aussi bien les habitants que les institutions ou les entreprises.

Dans le cadre d'un projet financé par les Certificats d'Economie d'Énergie (C2E), l'ALEC Ain s'engage encore davantage sur la question des mobilités.

Afin de mieux connaître les problématiques et attentes des personnes précaires pour leurs déplacements et de réfléchir à une mobilité plus inclusive, l'ALEC a choisi de conduire une étude sociologique.

Les mobilités et la précarité, une combinaison perdante :

Se déplacer est un besoin fondamental – pour se rendre au travail, rejoindre ses proches, participer à la vie locale, conduire les enfants. Et pourtant, c'est une fonction accessible de façon inégale. L'Ain est un territoire principalement rural, avoir ou non une voiture détermine bon nombre de choix.

Encore que cette phrase peut être partiellement réinterrogée. Jusqu'à quel point la possession d'une automobile conditionne qui on est ? Les publics précaires sont-ils un peu ou beaucoup plus précarisés sans la voiture ou trouvent-ils d'autres moyens ? Y a-t-il des différences majeures au sein du public précaire ? Quelles sont les difficultés pour les employeurs et les structures d'accompagnement ?

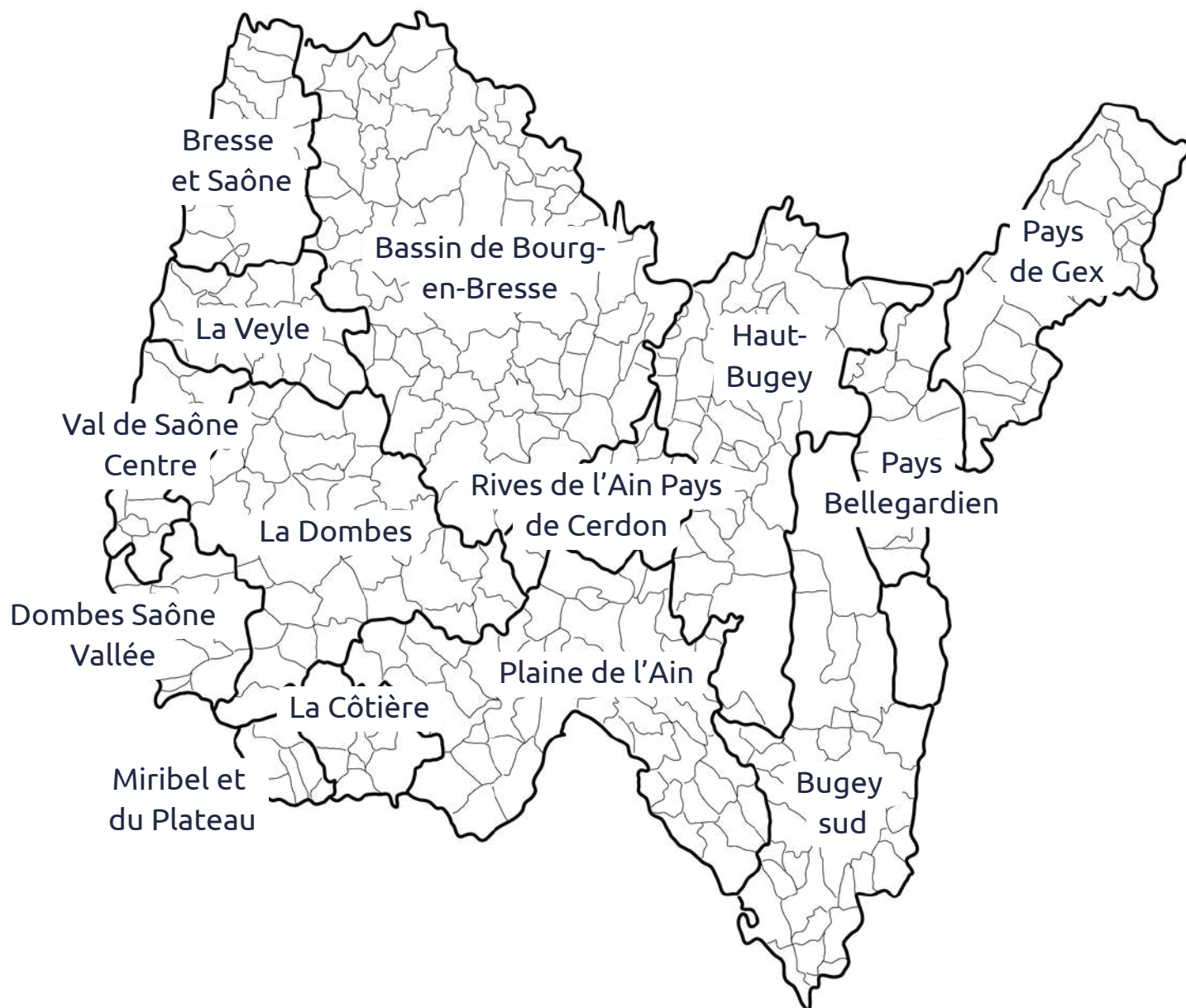
Pour toutes ces questions, il est nécessaire d'analyser en profondeur les problématiques de déplacements pour les personnes précaires. Et en ressortir des tendances en fonction des différents profils afin de faire émerger les leviers aux changements de comportements.

Cette question en pose d'autres, liées aux politiques publiques plus globales : la localisation des logements (souvent éloignés des lieux de travail ou de formation), l'aménagement du territoire qui n'a pas favorisé au XX^{ème} siècle le développement du vélo ou du piéton.

02

**CONTEXTE ET
MÉTHODOLOGIE**

Le territoire de l'Ain



Le territoire de l'Ain

Les spécificités de l'Ain

Entre ville et campagne, plaines et montagnes, lacs et forêts, l'Ain est un département qui offre une grande diversité de paysages, de culture et d'activités. C'est également un département très étendu qui ne recense pas de métropole. Dynamisé par la proximité de Lyon et de Genève, la population de l'Ain augmente de manière importante, d'autant qu'il y a de nombreux emplois locaux avec notamment les parcs industriels. Pour toutes ces raisons, l'Ain est un territoire de contrastes où les déplacements dans le Département sont un sujet de préoccupation depuis longtemps pour les collectivités et institutions.

L'Ain est composé de 14 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et de 391 communes, soit 671 289 habitants en 2022. Le département ne possède pas de grande ville mais quelques villes moyennes (Bourg-en-Bresse et Oyonnax) et de nombreuses petites villes et bourgs. En effet, 85% des habitants de l'Ain vivent dans des villes de moins de 10 000 habitants. Le territoire est dynamisé par sa proximité avec des agglomérations et bassins de vie : Lyon et Genève mais aussi Mâcon et Villefranche-sur-Saône. C'est ainsi que le département connaît depuis quelques dizaines d'années une croissance de sa démographie. Il y a cependant une grosse différence de niveau de vie selon les intercommunalités : le Pays de Gex connaît de fortes inégalités de niveau de vie entre ses habitants.

Ce territoire rural connaît cependant un recul de l'activité agricole à l'instar du développement de l'industrie (plasturgie, parc industriel de la plaine de l'Ain, centrale nucléaire du Bugey, etc.). En ce qui concerne la formation post-bac, l'essentiel se trouve dans le bassin de Bourg-en-Bresse.

Le territoire de l'Ain

L'Ain et les mobilités

Depuis le 1^{er} juillet 2021, la loi d'orientation des mobilités (LOM) est entrée en vigueur et impose chaque territoire de définir l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), c'est-à-dire l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire. Elle intervient en organisant des services de mobilité mais aussi en concourant au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires. Celle-ci peut être l'intercommunalité ou la région par substitution si la première n'a pas souhaité prendre la compétence d'AOM. Une convention de coopération peut être prévue par la région s'il y a le souhait de déléguer des blocs de compétences en permettant des interventions spécifiques.



Figure 1 - carte issue de l'étude mobilité LUSIE01 - 2023

Le territoire de l'Ain

L'Ain et les mobilités

Les 14 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ont des services de mobilité très différents et disparates :

- 38 points d'arrêt ferroviaire sont ouverts au public (13 gares voyageurs, dont 3 avec arrêt TGV, et 25 points d'arrêt non géré)
- Des lignes de Car Région Ain
- 6 réseaux urbains de bus différents
- 18 points info mobilités
- Quelques services de location vélo
- La Via Rhôna et la Voie bleue offrent des espaces pour les vélos
- Différentes plateformes de covoiturage (Covoit'ici, Karos, Rubis'Covoit, etc.)
- Du transport à la demande dans la moitié des EPCI

Malgré ce réseau, de nombreuses zones restent non desservies sur le territoire, notamment dans les zones rurales et les reliefs. Par ailleurs, le territoire étant entouré de grandes métropoles, il est à proximité d'autres réseaux de bus et ferroviaires.

Le principal axe routier de l'Ain est l'autoroute A40.

Par ailleurs, les Maisons France Services sont déployées dans 24 secteurs et permettent une information et un accompagnement sans avoir à se déplacer dans des grandes villes.

La plupart des ménages possèdent une voiture, même si la situation est différente en fonction des territoires et des précarités.

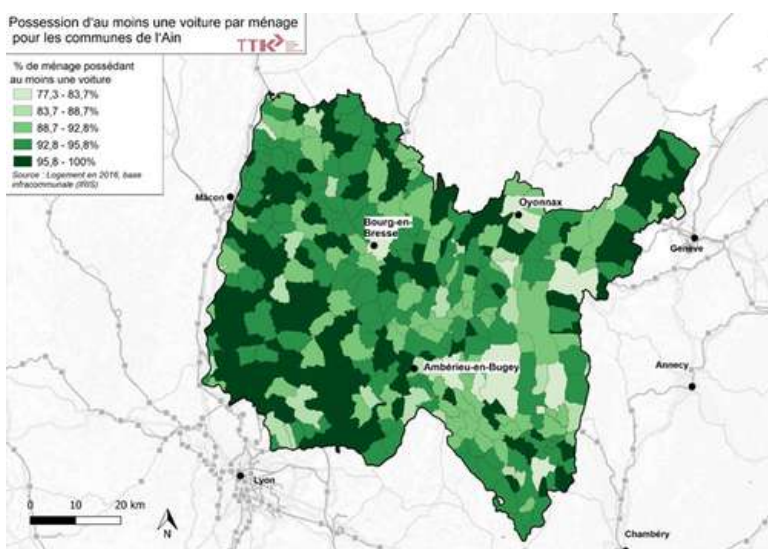


Figure 2 - carte issue de fiche départementale "Connaitre la mobilité dans l'Ain" par la DDT de l'Ain - 2021

Méthodologie pour la création de l'enquête

Définition de l'enquête

Cette étude présente les résultats croisés d'éléments bibliographiques et de l'enquête réalisée du 28 février au 1^{er} juin 2025 par l'ALEC Ain accompagnée du bureau d'études Nalisse.

L'enquête a pour objectif de définir la situation et les typologies de précaires en termes de mobilités à travers l'analyse de leurs réponses au questionnaire. Celui-ci a été pensé en plusieurs parties : les moyens de transport au quotidien, le ressenti et les freins quant aux déplacements, la recherche d'informations, les leviers pour changer et les questions sociologiques sur les répondants.

La méthode de conception de l'enquête

Les questions ont été rédigées par l'ALEC Ain et Nalisse, bureau d'études spécialisé dans la participation citoyenne. Le choix a été fait de penser des questions ouvertes et fermées.

Afin de vérifier l'accessibilité de l'enquête, une rencontre a été organisée avec les membres du groupe ressource RSA du Centre Départemental Solidarité Ambérieu-en-Bugey. Lors d'une réunion avec une dizaine de bénéficiaires du RSA, le questionnaire a été présenté, retravaillé et complété avec eux.

Méthodologie pour la création de l'enquête

La méthode de diffusion de l'enquête

- Cibler le public précaire grâce aux relais sociaux locaux

Pour trouver des répondants, le choix était de cibler le public précaire pour éviter au maximum d'avoir des personnes non concernées par le sujet. C'est pourquoi un parti-pris a consisté à diffuser l'enquête via les professionnels sociaux du département de l'Ain.

L'ALEC a contacté l'ensemble des structures sociales du département pour leur présenter la démarche. Les structures qui se sont portées volontaires ont été formées sur l'enquête. Puis les travailleurs sociaux ont mené des entretiens individuels auprès de leurs bénéficiaires, notamment des personnes au RSA.

Cette méthode a permis de faire remplir 75 questionnaires avec des personnes lors d'entretiens.

Cependant, la mobilisation des travailleurs sociaux s'est avérée compliquée dans un contexte national où les conditions d'accompagnement des personnes au RSA ont fortement évolué. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2025, les bénéficiaires du RSA ont l'obligation de travailler 15 heures par semaine et les structures sociales doivent les accompagner. Ces transformations profondes ont eu pour effet de réorganiser le travail des professionnels, qui avaient peu de temps à consacrer à l'étude de l'ALEC.

L'ALEC a donc décidé de faire évoluer le mode de diffusion de l'enquête :

- Affichage dans les établissements sociaux
- Relai de l'enquête sur les réseaux sociaux, et notamment sur les groupes Facebook des communes de l'Ain



Figure 3 - affiche dans les établissements sociaux



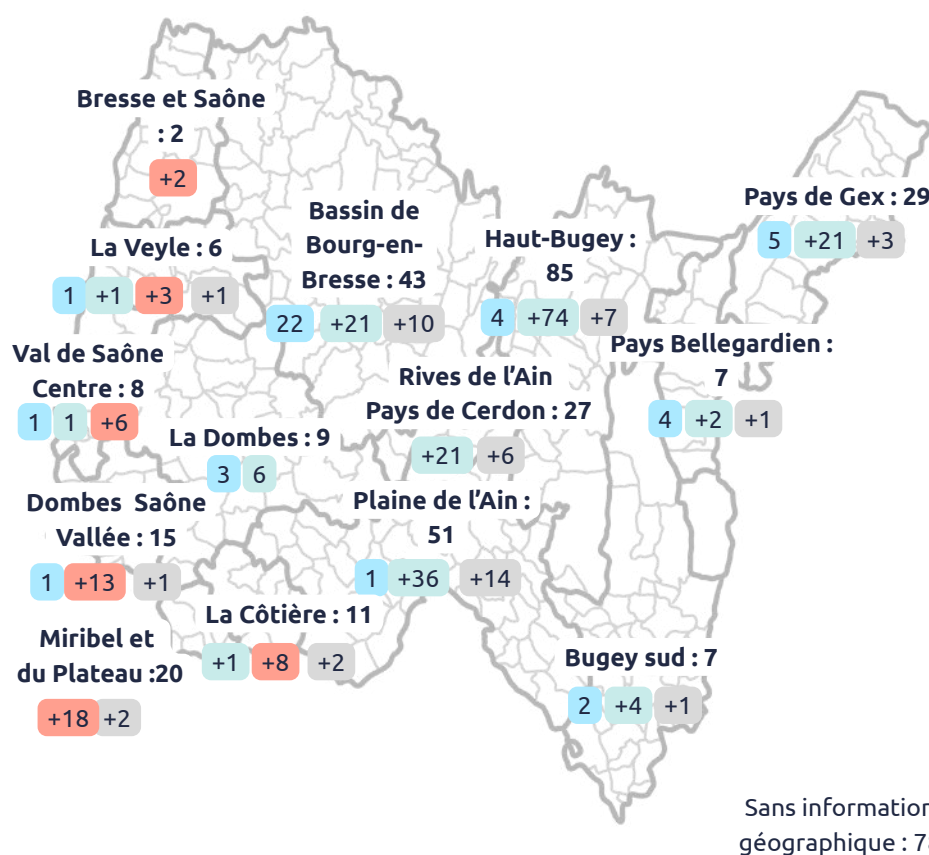
Figure 4 - visuel utilisé pour booster sur les réseaux sociaux

Méthodologie pour la création de l'enquête

La méthode de diffusion de l'enquête

Par ces nouveaux relais d'information, l'idée était d'étendre le nombre de personnes touchées tout en essayant de conserver la cible prioritaire. Cette manière de procéder a permis de toucher 323 participants supplémentaires (273 via l'affichage dans les structures sociales et 50 via les réseaux sociaux). La communication ciblée sur Facebook dans des groupes d'entraide de communes de ces 6 EPCI a permis d'améliorer de 50 répondants ces 6 territoires.

En tout, 398 personnes ont répondu à l'enquête.



Comment les participants ont eu accès à l'enquête ?

via les entretiens

via les affichages dans les structures sociales

via la campagne sur Facebook

information non connue

Figure 5 - carte du département indiquant les moyens d'accès à l'enquête pour les répondants

Méthodologie pour la création de l'enquête

Une définition commune de la "précarité en termes de mobilité"

- Définition de la pauvreté et de la précarité

Afin de pouvoir définir ce qu'est la précarité en termes de mobilité, il faut d'abord délimiter le terme de « précarité ». La **pauvreté** a un sens monétaire : une personne est considérée comme pauvre à partir du moment où son revenu est en-dessous du seuil de revenu défini par l'Insee (60% du niveau de vie médian^[1]) tandis que la **précarité** est quant à elle définie par le Conseil économique et social comme « l'absence d'une ou plusieurs des sécurités, notamment celle de l'emploi, permettant aux personnes et familles d'assumer leurs obligations professionnelles, familiales et sociales, et de jouir de leurs droits fondamentaux. L'insécurité qui en résulte peut être plus ou moins étendue et avoir des conséquences plus ou moins graves et définitives ».

La pauvreté est donc caractérisée grâce à des données chiffrées et palpables tandis que la précarité est plus liée au ressenti et au sentiment d'insécurité qui participe à l'isolement des personnes concernées.

Si l'on compare les données pour le département de l'Ain avec celles de la Région ou de la France métropolitaine, on constate que l'Ain est un département riche et attractif. En effet, le revenu fiscal moyen par foyer est supérieur à la moyenne régionale, le niveau médian des ménages est le deuxième plus élevé (après la Haute-Savoie) de la région et le taux de pauvreté est inférieur à celui de la région et l'un des plus bas de France. ^[2]

On pourrait alors penser que le département n'est que peu touché par la pauvreté. Or ce n'est pas le cas : le niveau de vie de la population pauvre du département est inférieur de 20,5% au seuil de pauvreté. ^[3] Cela signifie donc qu'il y a moins de foyers pauvres dans l'Ain en comparaison avec le reste de la France mais que les pauvres sont plus pauvres qu'ailleurs. L'Ain est le département le plus inégalitaire de la région Auvergne-Rhône-Alpes après la Haute-Savoie (10% des plus aisés ont un niveau de vie 3,5 fois plus élevés que les 10% les plus modestes).

[1] Source : Etude pauvreté et précarité dans l'Ain 2022

[2] Source : Etude pauvreté et précarité dans l'Ain 2022

[3] Source : Etude pauvreté et précarité dans l'Ain 2022

Méthodologie pour la création de l'enquête

Une définition commune de la "précarité en termes de mobilité"

Les personnes les plus touchées par la pauvreté et la précarité sont les familles monoparentales (1/4 sont considérées comme pauvres dans l'Ain), les familles nombreuses, les locataires en parc social, les ménages au chômage et les hommes seuls. 15,6 % des Aindinois de moins de 30 ans vivent sous le seuil de pauvreté en 2020. Les jeunes de moins de 30 ans sont très nombreux à Bourg-en-Bresse, dans le Pays de Gex et à la Côtière.^[4]

Il est intéressant d'analyser cette situation avec la géographie du département. En effet, le niveau de vie est très contrasté dans l'Ain : celui du Pays de Gex – proche de la frontière suisse – est élevé par rapport à celui de la France métropolitaine tandis que celui du Haut-Bugey est le plus bas du département. Cependant, le Pays de Gex avec son niveau de vie médian élevé tend à cacher la situation complexe des pauvres de ce territoire où le coût de la vie sur place est très important.

Quatre notions expliquées par l'Insee

Le revenu disponible est le revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activité, indemnités de chômage, retraites et pensions, revenus fonciers, les revenus financiers et les prestations sociales reçues (prestations familiales, minimas sociaux et prestations logements). Au total de ces ressources, on déduit les impôts directs (impôt sur le revenu, taxe d'habitation) et les prélèvements sociaux : Contribution Sociale Généralisée (CSG), Contribution au Remboursement de la Dette Sociale (CRDS). Les aides locales versées par les mairies ou associations ne sont pas prises en compte pour le calcul du revenu disponible.

Le niveau de vie, ou revenu disponible par unité de consommation (UC), est le revenu disponible par « équivalent adulte ». Il est calculé en rapportant le revenu disponible du ménage au nombre d'unités de consommation qui le composent. Toutes les personnes rattachées au même ménage fiscal ont le même revenu disponible par UC (ou niveau de vie).

Le taux de pauvreté correspond à la part de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60 % du niveau de vie médian de France métropolitaine. On calcule également un taux de pauvreté au seuil de 50 % et un taux de pauvreté au seuil de 40 %. Le niveau de vie médian était de 1771 euros mensuels pour une personne seule en 2018, ce qui correspond à un seuil de pauvreté à 60 % de 1074 euros mensuels pour une personne seule.

L'intensité de la pauvreté (ou « poverty gap ») est un indicateur qui permet d'apprécier à quel point le niveau de vie de la population pauvre est éloigné du seuil de pauvreté. L'Insee mesure cet indicateur comme l'écart relatif entre le niveau de vie médian de la population pauvre et le seuil de pauvreté. Plus cet indicateur est élevé et plus la pauvreté est dite intense, au sens où le niveau de vie des plus pauvres est très inférieur au seuil de pauvreté.

Source : Insee, Fichier Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi), documentation revenu disponible

Figure 6 - extrait de l'étude Pauvreté et précarité dans l'Ain 2022

[4] Source : Etude pauvreté et précarité dans l'Ain 2022

Méthodologie pour la création de l'enquête

Une définition commune de la "précarité en termes de mobilité"

- Définition de la mobilité / motilité

Dans cette étude, nous parlerons de précarité en termes de mobilité. La mobilité couvre l'ensemble du champ des déplacements humains consentis. Un autre terme pourra aussi être utilisé dans ce document : la motilité qui désigne la capacité d'une personne ou d'un groupe à la mobilité.

- Définition de la précarité en termes de mobilité

Enfin, avant de pouvoir analyser les résultats, il est essentiel de partager une définition commune de la précarité en termes de mobilités.

Pour écrire une définition commune, plusieurs questions se sont posées :

- La précarité est-elle définie par le revenu, par le statut vis-à-vis de l'emploi ou par un autre élément ? Sachant que dans l'enquête il sera impossible de poser la question du revenu.
- Une personne en situation de précarité en termes de mobilité est-elle toujours précaire financièrement ?
- Quel élément ou quelle caractéristique définit précisément la précarité en mobilité ?
- Est-ce que la non-propriété d'une voiture définit la précarité en termes de mobilité ?
- Est-ce qu'être propriétaire d'une voiture en mauvais état signifie qu'on est précaire en mobilité ou qu'on peut le devenir facilement ?
- Est-ce qu'une personne se déplaçant exclusivement grâce à sa voiture et qui se retrouve dans l'incapacité à trouver des alternatives si sa voiture tombe en panne par exemple est considérée comme précaire ou comme fragile face à la mobilité ?

Tous ces questionnements ont mené à une définition commune : dans notre étude, **être précaire en mobilité, c'est risquer de ne pas pouvoir faire certains déplacements essentiels**. Les déplacements essentiels sont ceux liés à l'emploi, la formation et le suivi médical.

Méthodologie pour la création de l'enquête

Analyse du profil des répondants de l'enquête

L'enquête auprès de 398 personnes a permis d'affiner certains sujets concernant la précarité en termes de mobilité dans le département de l'Ain.

Parmi ces 398 personnes, 70% sont des femmes et 25% des hommes. 3% des questionnaires ont été remplis par un groupe de personnes, une famille. 50% des répondants ont entre 35 et 54 ans. 23% de ces répondants habitent seuls tandis que plus de la moitié doivent accompagner régulièrement des personnes dont ils ont la charge (enfants 47%, personnes âgées 6%, 4% enfants et personnes âgées). Enfin, comme recherché, plus de la moitié des participants à l'enquête est dans une situation financière difficile et 22% s'estime dans une précarité financière très importante.

Sur les 398 Aindinois qui ont répondu à l'enquête, 323 ont répondu en autonomie et 75 ont répondu lors d'un entretien avec un travailleur social.

Après avoir comparé ces 2 modes de réponse différents, il s'avère qu'il n'y a quasiment pas de différence sociologique. En effet, si on compare les chiffres globaux à ceux avant le boost sur Facebook ou ceux après, on remarque peu de différences :

- Une majorité de femmes a répondu à l'enquête (77%) sur les réseaux sociaux, comme pour le reste de l'enquête (70%).
- Toutes les tranches d'âge sont représentées de 16 à 75 ans avec un nombre plus important pour les actifs dans les deux cas.
- 58% des répondants après la campagne sur Facebook sont dans une situation financière très compliquée. Avant, les résultats montraient un pourcentage de 55%.

En conclusion, les deux modes de diffusion (par entretien et par internet) apportent quasiment les mêmes résultats et sont traités ensemble dans cette étude.

Méthodologie pour la création de l'enquête

Analyse du profil des répondants de l'enquête

L'intérêt d'avoir communiqué sur les groupes d'entraides des communes des EPCI peu représentés est donc réel : avoir touché 50 habitants de plus de ces territoires.

Il est à noter que la surreprésentation des femmes dans les enquêtes est une constante. En effet, le bureau d'études Nalisse met régulièrement en place des questionnaires dans ses études, qu'ils soient physiques ou numériques. Après analyse de 40 d'entre eux (essentiellement dans la région Auvergne-Rhône-Alpes) il s'avère que la moyenne de participantes femmes est de 52,15% et celle des hommes est de 39,55% (4,2% en couple, le reste ne souhaite pas répondre). L'analyse des 40 questionnaires du bureau d'études montre aussi que les ratios de participation homme/femme changent en fonction du sujet : un sujet semblant plus « technique » (exemple : les cours d'eau) attirent plus les hommes tandis que les sujets plus sociétaux ou sociaux sont complétés en forte majorité par des femmes (exemples : l'avenir d'un village, les équipements de santé d'une agglomération, etc.).

Profil sociologique des 398 répondants

enquête du 28 février au 1er juin 2025 dans l'Ain par l'ALEC et Nalisse

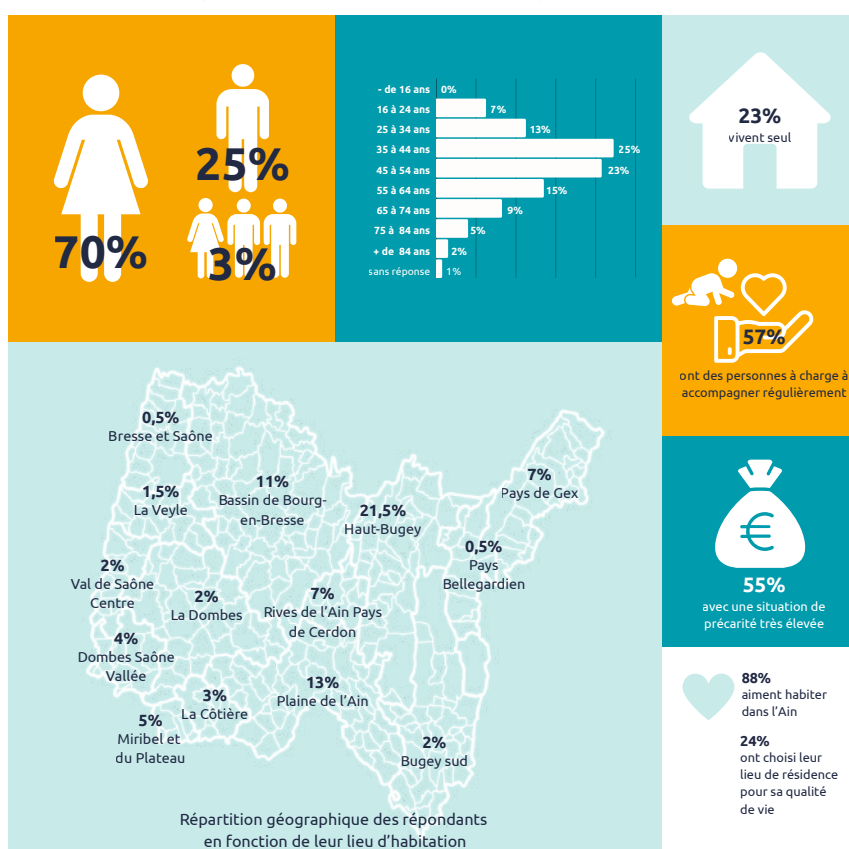


Figure 7 - Profil sociologique de l'enquête réalisée du 28 février au 1er juin 2025 par l'ALEC Ain et Nalisse

Méthodologie pour la création de l'enquête

Analyse du profil des répondants de l'enquête

- **Méthodologie des résultats**

Une des préoccupations du départ était de se focaliser sur les personnes précaires. D'où une question sur les capacités financières de chaque répondant. Il avait été envisagé de retirer des résultats les personnes indiquant qu'elles n'ont pas de problèmes financiers, pour éviter des biais.

Cependant, plusieurs raisons ont fait changer d'avis à ce sujet :

- La question sur les finances du répondant a été pensée de manière sensible, c'est un ressenti qui est demandé et non des données chiffrées et ce, pour ne pas heurter la personne et risquer qu'elle cesse de répondre au questionnaire. Cependant, certains ont indiqué aller bien financièrement alors que les quotas les inscriraient dans une précarité et inversement.
- De plus, on constate que 60% des répondants en entretien n'ont pas mentionné leur situation financière. Cela peut être dû à un malaise de la part du travailleur social à poser la question ou à celui du participant à répondre à celle-ci.

Sur la base de ces deux constats, le choix a été fait de conserver l'ensemble des enquêtes. L'information sur la situation financière reste toutefois intéressante à analyser car permet de comprendre la perception de la personne.

03

DIAGNOSTIC

Préambule

- les problèmes de mobilité

- **Des activités empêchées ou limitées par des problèmes de mobilité**

De nombreuses études montrent que près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Ce constat montre ainsi l'importance de la mobilité sur le quotidien des Français. Dans l'enquête sur le département de l'Ain, avec une cible de répondants plutôt défavorisée financièrement, ce taux arrive à 45% (sur 398 répondants). Parmi ces répondants, plus la situation financière est compliquée, plus le pourcentage de personnes ayant déjà dû refuser une activité à cause d'un problème de mobilité augmente drastiquement.

Les difficultés de mobilité : un frein à l'insertion à l'emploi

Près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois).

Par ailleurs, près d'un Français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi) faute de moyen pour se déplacer. Cette perception explose parmi les populations les plus jeunes (43%) et socialement les plus fragiles (51% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois).

Figure 8 - Enquête Laboratoire de la mobilité inclusive

#21/42 Est-ce que des problèmes de mobilité vous empêchent parfois de faire certaines activités (se rendre au travail, à un rendez-vous médical, pratiquer des loisirs ou un sport, emmener ses enfants à des loisirs, etc.) ?



370 personnes ont répondu à cette question.

Figure 9 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Préambule

- les problèmes de mobilités

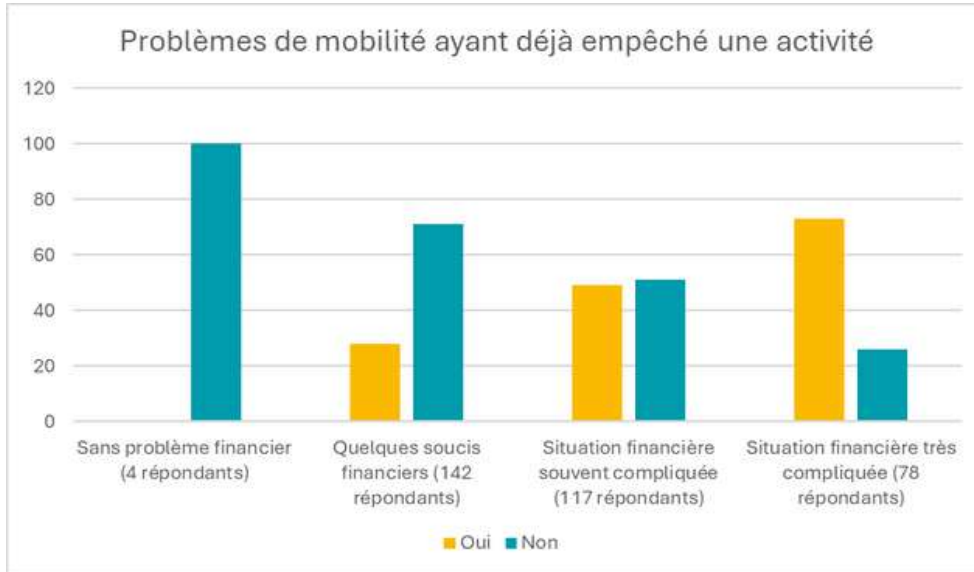


Figure 10 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

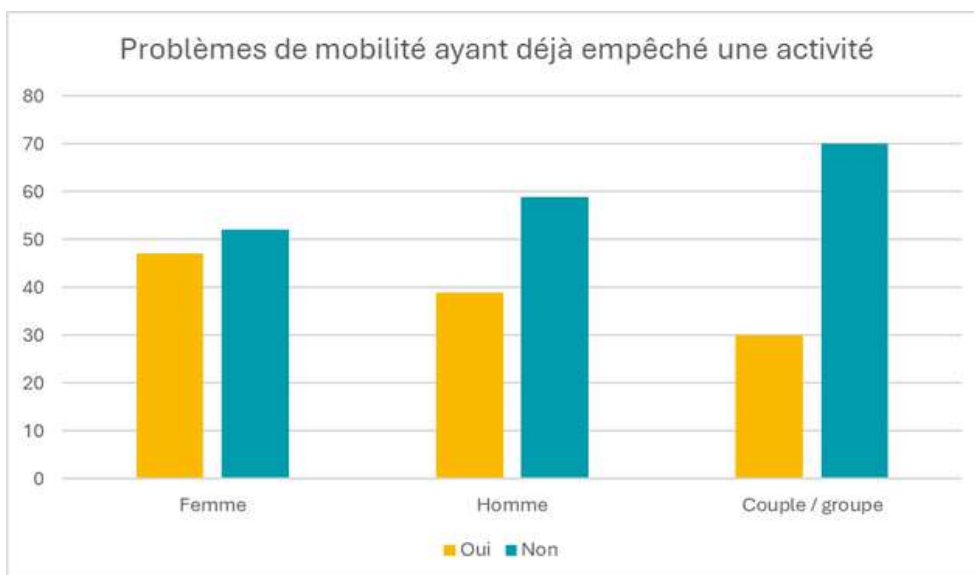


Figure 11 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Préambule

- les problèmes de mobilités

La voiture, mode de déplacement privilégié en territoire rural

Dans l'Ain tout comme en France, à l'exception de la ville de Paris, le premier mode de déplacement plébiscité pour les trajets du quotidien est la voiture, y compris pour les trajets courts (moins de 9kms – distance pouvant être parcourue en 30 minutes à vélo). [5]

Dans l'enquête, les participants pouvaient cocher trois réponses, en les priorisant. Le deuxième mode de déplacement plébiscité est la marche à pied.

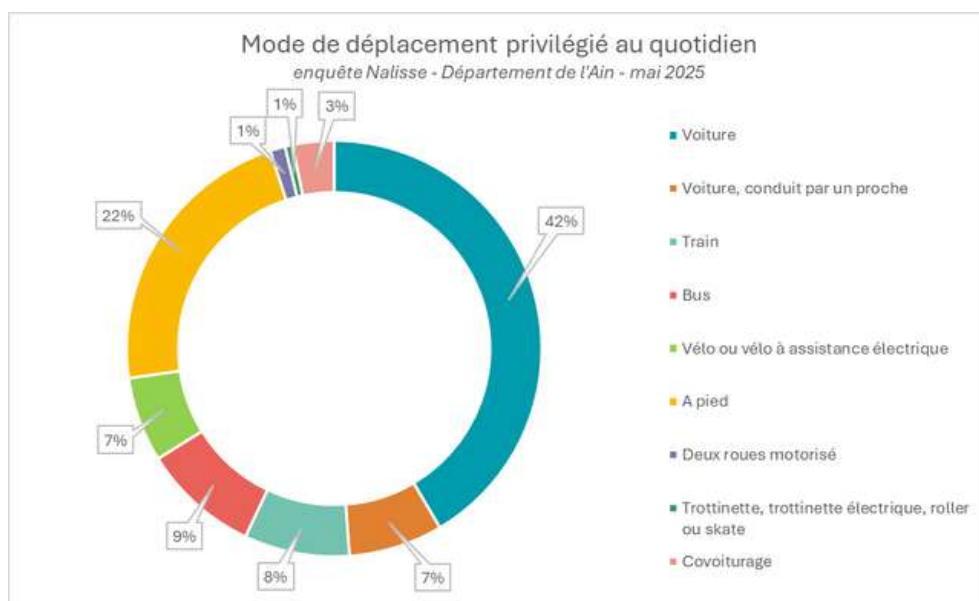


Figure 12 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

[5] Source : étude INSEE sur les modes de déplacement principal des salariés pour se rendre au travail, selon le type d'aire urbaine dans laquelle ils résident
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3714237#graphique-Figure3>

Le rapport à la voiture

La voiture : la liberté pour les femmes, le plaisir de conduire pour les hommes

La voiture est le premier mode de déplacement des Aindinois. La voiture inspire la liberté à beaucoup de personnes – qu'elles soient propriétaires ou non d'une voiture et que leurs revenus financiers soient élevés ou non. Les femmes sont plus nombreuses à mettre en avant la liberté que leur offre la voiture tandis que 10% des hommes répondent que la conduite est un plaisir. On peut y voir ici la trace d'un besoin d'émancipation fort de la part des femmes. Les personnes privilégiant la réponse « trop cher » comme premier mot sont les propriétaires d'un véhicule en mauvais état. ^[6]

#3/42 Quel est le premier mot qui vous vient en tête quand on vous parle de « voiture » ? (une seule réponse possible)



395 personnes ont répondu à cette question.

Figure 13 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Plusieurs raisons l'expliquent :

- L'autonomie et la flexibilité que la voiture offre à l'instar des transports en commun par exemple,
- La voiture permet d'aller loin et rapidement sans effort – contrairement à la marche à pied ou la pratique du vélo,
- Le déplacement en voiture permet de transporter d'autres personnes et/ou du matériel.

Certains indiquent toutefois que ce n'est pas par choix mais par obligation que la voiture est utilisée.

#10/42 Pourquoi choisissez-vous la voiture comme mode de déplacement ? (3 réponses maximum)



283 personnes ont répondu à cette question.

Figure 14 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

[6] Source : Résultats issus de l'enquête Nalisse pour le département de l'Ain – mai 2025

Le rapport à la voiture

“Je n'ai pas le choix”

La majorité des personnes répondant ne pas avoir le choix d'emprunter sa voiture pour ses déplacements sont des personnes qui ont à charge des enfants. Les territoires les plus ruraux et montagneux montrent un plus fort taux de réponses « Je n'ai pas le choix » que ceux à proximité de zones urbaines et de présence de transports en commun.

Malgré cette image de liberté et cette utilisation de la voiture plébiscitée, les personnes interrogées lors de l'enquête dans l'Ain ne se disent pas forcément satisfaites d'être propriétaires d'une voiture. 40% sont satisfaits contre 39% qui y voient une dépendance ou des problèmes importants.

#8/42 Êtes-vous satisfait de posséder une voiture ? (plusieurs réponses possibles)



301 personnes ont répondu à cette question.

Figure 15 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Le rapport à la voiture

Le budget voiture : une part du budget beaucoup plus importante pour les ménages précaires

Posséder une voiture offre une liberté et une autonomie dans ses déplacements mais peut aussi devenir une dépendance.

- **La dépendance financière**

L'acquisition et la possession d'une voiture cache de nombreux coûts plus ou moins cachés : l'achat, l'entretien, les pannes, le carburant, l'assurance, etc. Plus de 5 800€ sont déboursés chaque année (en moyenne) par les propriétaires de voitures. Cela représente pour la classe populaire 32,54% de son budget.



Figure 16 - étude du budget voiture des français par Roole data

Part du budget automobile selon les classes sociales en France en 2024

En 2024, la part du budget automobile dans les dépenses totales des ménages français varie en fonction des classes sociales, les ménages à revenus modestes consacrant une proportion plus élevée de leur budget à l'automobile.

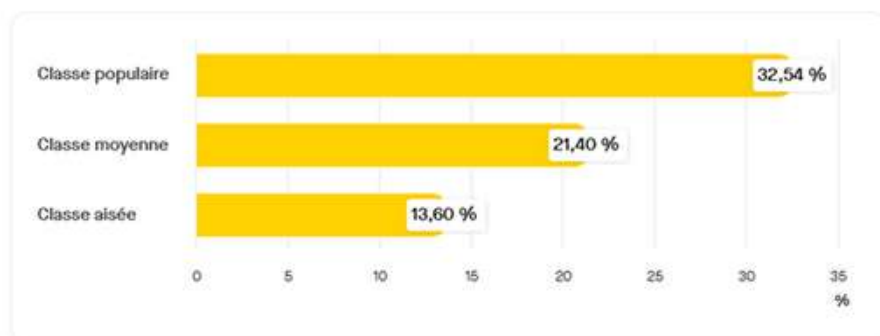


Figure 17 - étude du budget voiture des français par Roole data

Le rapport à la voiture

Des habitudes ancrées qui empêchent de se projeter sur d'autres possibles

- Une difficulté voire une incapacité à s'adapter

Au-delà des problèmes financiers que peuvent apporter la possession d'une voiture, il y a une réelle dépendance qui se crée. En effet, plus les habitudes de déplacements sont prises et ancrées, plus il est complexe de s'adapter et modifier ses réflexes et l'utilisation de la voiture. Par exemple, si le véhicule tombe en panne, le premier réflexe – pour ceux qui en ont les moyens – est de le réparer ou d'en racheter un nouveau ou en louer un. Pour celles et ceux qui ne peuvent financièrement remplacer le véhicule, ces personnes expriment un désarroi et une impossibilité de se déplacer sans.^[7]

*« Le jour où ma voiture tombe en panne, je tomberai en panne aussi. »
Réponse issue de la question Que ferez-vous le jour où elle tombera en panne ?*

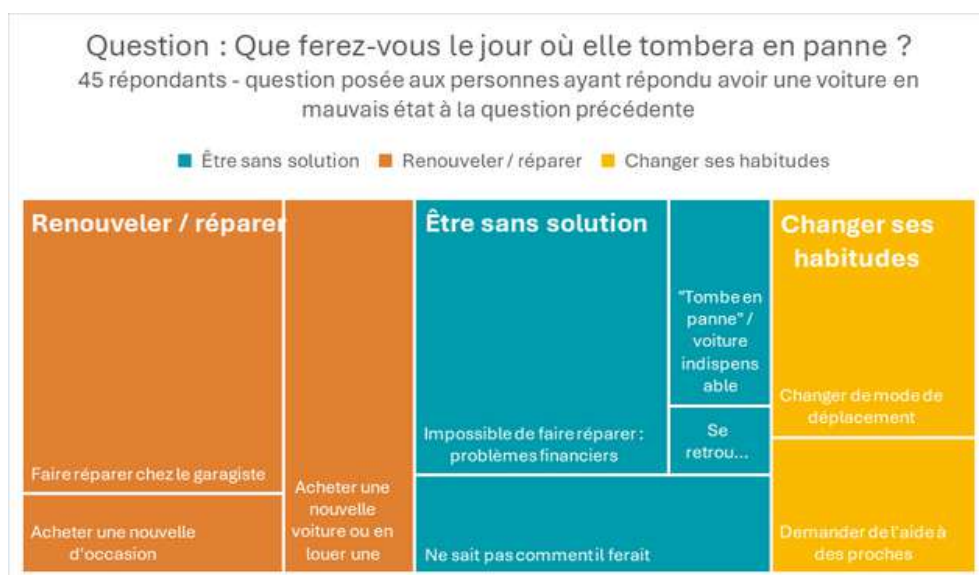


Figure 18 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

A cette dépendance, les individus ne sont donc pas égaux en fonction de leur niveau de vie et de leur environnement. On voit ici une précarité en termes de mobilité se révéler.

[7] Source : Résultats issus de l'enquête Nalisse pour le département de l'Ain – mai 2025

Le rapport à la voiture

Des habitudes ancrées qui empêchent de se projeter sur d'autres possibles

Les propriétaires de voiture ont été interrogés sur leur satisfaction à posséder un véhicule. Chaque personne pouvait répondre plusieurs choix parmi les réponses suivantes : Oui, je n'y vois que des avantages – Oui mais ce n'est pas une fin en soi – Je me rends compte de ma dépendance à la voiture (si elle tombe en panne, je suis perdu – C'est un gouffre financier que je n'avais pas anticipé – Non, j'aimerais ne plus en avoir besoin. 26% des répondants déclarent être dépendants de leur voiture. 20% n'y trouvent que des avantages, et 20 autres % estiment que ce n'est pas une fin en soi. Seulement 8% disent que posséder une voiture est un gouffre financier et 7% aimeraient ne plus en avoir besoin.

En y ajoutant le prisme de la réponse sur la précarité financière, le constat est le suivant : peu importe la situation financière, des avantages sont trouvés à la possession de la voiture, même si cela n'est pas une fin en soi pour les personnes avec une situation financière correcte ou élevée. Hormis les 4 personnes ayant répondu se sentir très confortable financièrement, toutes les catégories de personnes évoquent une forte dépendance à la voiture. Celle-ci est encore plus accentuée pour les personnes en grande précarité financière. Le souhait de ne plus avoir besoin d'une voiture est peu soulevé, cependant les deux catégories de personnes qui y pensent sont celles en situation intermédiaire. Cela pourrait signifier que les personnes en situation financière très compliquée ayant déjà de nombreux problèmes ne réussissent pas à s'imaginer un autre moyen de déplacement et que les personnes aisées n'imaginent pas de changement car elles sont dans une situation confortable. Il faudra en tenir compte lors des réflexions sur les changements d'habitudes dans les parties suivantes.

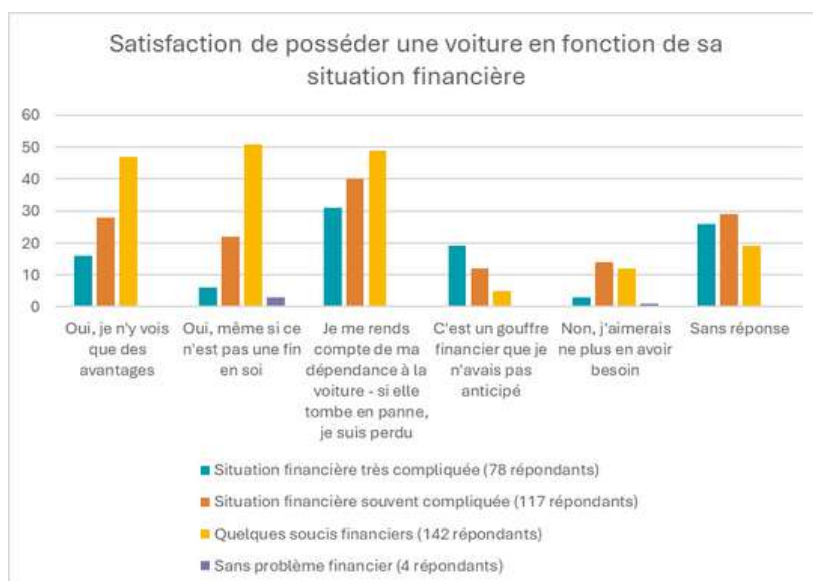


Figure 19 -
enquête Nalisse -
département de l'Ain -
mai 2025

Le rapport à la voiture

Pour 1/3 des Français, la voiture n'est pas synonyme de liberté

Contrairement à l'idée reçue d'un accès universel à la conduite, 1/3 de la population ne peut structurellement pas conduire. C'est-à-dire qu'ils sont trop jeunes (moins de 17 ans) pour détenir le permis de conduire, qu'ils ont plus de 17 ans mais n'ont jamais obtenu le permis de conduire ou détiennent un permis non reconnu en France ou alors qu'ils souffrent d'une incapacité permanente de conduire (4% des Français). ^[8]

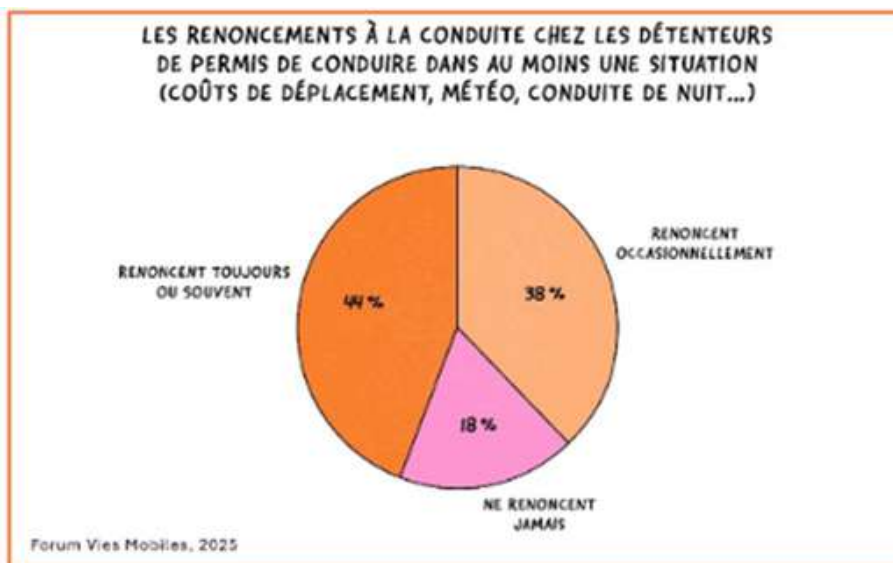


Figure 20 - enquête nationale sur les éconduits de la voiture - Forum des vies mobiles - mai 2025

Et parmi les personnes qui détiennent un permis de conduire reconnu en France, nombreux sont celles et ceux qui renoncent tout de même à conduire.

Les raisons sont multiples et de natures diverses :

- Les conditions de conduite dites hostiles : la conduite de nuit, le trafic urbain et le stationnement, la conduite en zone rurale ou montagneuse, etc.
- Les freins matériels pénalisants : le coût du déplacement (essence et péage), la panne du véhicule, etc.
- Les problèmes administratifs : contrôle technique non valide, défaut d'assurance, permis de conduire suspendu, etc.

[8] Source : enquête nationale sur les éconduits de la voiture – Forum des vies mobiles – mai 2025

Le rapport à la voiture

Pour 1/3 des Français, la voiture n'est pas synonyme de liberté

Parmi tous ces renoncements, les femmes et les jeunes sont les plus touchés (sécurité, confort, précarité). Les femmes renoncent davantage à la conduite que les hommes, notamment pour la conduite de nuit (50% des femmes renoncent au moins occasionnellement contre 36% des hommes). Les hommes quant à eux renoncent plus souvent pour des raisons matérielles ou administratives (problèmes d'assurance, suspension de permis, etc.). Les jeunes renoncent régulièrement à conduire notamment pour des raisons économiques ou par manque de confiance et d'expérience.

La voiture n'est et ne peut pas être une solution de mobilité viable pour toutes et tous.

Certaines personnes interrogées ne disposent que d'une voiture pour le foyer et doivent donc la partager, d'autres n'ont pas de voiture personnelle mais peuvent en emprunter une si nécessaire. **51% des personnes sans voiture personnelle expliquent que cela demande donc d'être très organisé et d'anticiper les déplacements.** 25% doivent prioriser leurs déplacements tandis que 24% ne s'organisent pas en amont et improvisent le moment venu. On constate tout de même que 76% des personnes dans cette situation sont obligées d'anticiper et/ou de prioriser les déplacements, ce qui ne permet pas l'imprévu et implique une forte charge mentale liée aux déplacements.

Le rapport aux mobilités alternatives à la voiture : subi ou choisi ?



mode de déplacement
principal

Dans l'enquête, les participants indiquaient leurs modes de déplacements utilisés le plus souvent pour leurs trajets du quotidien. Ils avaient la possibilité d'indiquer jusqu'à 3 choix et ceux-ci étaient ordonnancés.

Les résultats montrent que la voiture reste le premier choix pour 68% des personnes interrogées. C'est pourquoi cette partie s'intéresse aux mobilités alternatives à la voiture pour comprendre si elles sont subies ou choisies afin de mieux appréhender les leviers pour inciter à laisser sa voiture au profit d'autres modes de déplacements.

Figure 21 - enquête Nalisse - département de l'Ain
– mai 2025



choix 1

choix 2

choix 3

Figure 22 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Le rapport aux mobilités alternatives à la voiture : subi ou choisi ?

La marche, une bonne complémentarité avec les autres modes de déplacement

Le deuxième moyen pour se déplacer le plus plébiscité par les répondants à l'enquête est la marche à pied. En effet, les déplacements se font prioritairement à pied pour 9% des répondants (2^{ème} position). Et surtout la marche à pied est la première réponse quand il s'agit du deuxième ou du troisième mode de déplacement coché (38% pour le deuxième mode et 39% pour le troisième).

La marche permet de se maintenir en bonne santé et est le mode de déplacement le plus écologique : c'est la raison première pour 54,6% des personnes qui se déplacent à pied. Dans ce cadre, c'est un réel choix de mode de déplacement. Tandis que la deuxième raison pour laquelle les répondants marchent est le fait de ne pas avoir d'autre choix (33% des personnes ayant répondu à pied). Pour 25,7%, c'est la desserte en transport inadaptée et pour 20,4% c'est l'absence de voiture à disposition qui les font choisir la marche plutôt que les transports en commun ou la voiture comme mode de déplacements. C'est aussi son caractère gratuit qui incite à se déplacer à pied (28,3%). On voit alors un caractère plus subi dans ces raisons.

Le rapport aux mobilités alternatives à la voiture : subi ou choisi ?

Le train, colonne vertébrale des transports en commun

Concernant la fréquentation et l'utilisation des transports en commun dans le département de l'Ain, pour les personnes interrogées, le bus est emprunté plus souvent que le train même s'il reste rapidement utilisé en deuxième ou troisième choix. La raison pour laquelle les personnes décident de se déplacer grâce aux transports en commun est avant tout par manque de voiture à disposition (43,2%). Le caractère plus écologique est aussi mis en avant, ainsi que son coût avantageux (plutôt pour le bus que pour le train). D'autres raisons sont aussi avancées telles que l'habitude et la praticité du moyen de déplacement. La proximité avec la Métropole lyonnaise et la Suisse incite aussi à emprunter le train pour limiter les temps de trajet dans la voiture avec un trafic dense.

Le service de bus n'étant pas structurant sur l'ensemble du département, on constate que les habitants qui l'utilisent et le plébiscitent sont ceux du bassin de Bourg-en-Bresse, du Pays de Gex et de la Plaine de l'Ain.

Tout comme pour le bus, l'utilisation du train est évidemment très différente en fonction de l'offre existante sur le territoire du répondant. La Veyle, Miribel et Plateau, Bugey sud et Val de Saône Centre sont les EPCI évoquant le plus le train comme moyen de transport.

A travers les réponses, il semblerait que le passage aux transports en commun soit plus subi que pour les trajets à pied, même s'ils permettent d'aller plus loin et plus rapidement (notamment pour le train).

Le rapport aux mobilités alternatives à la voiture : subi ou choisi ?

Le vélo : le seul mode de déplacement alternatif unanimement « choisi » pas les utilisateurs

Enfin, concernant l'utilisation du vélo ou du vélo à assistance électrique comme alternative à la voiture, on constate que les Aindinois tout comme les Français ne privilégient que très peu ce mode de déplacement. Les réponses à l'enquête placent le vélo comme en sixième choix en termes de mode de déplacements (6%).

En France, les études montrent que le vélo est privilégié dans les communes dotées d'infrastructures cyclables. Dans le département, à travers l'enquête, ce sont les habitants des EPCI La Veyle, Miribel et Plateau, le bassin de Bourg-en-Bresse qui prennent leur vélo pour leurs déplacements. Il est à noter qu'en 2025, Bourg-en-Bresse est élue ville moyenne la plus cyclable de France. La météo est également un point important : les Français pédalent 2,3 fois moins en hiver. Les trajets courts incitent à la prise en main de son vélo (3,4 kilomètres en moyenne).^[9]

Pour les 6% de cyclistes dans l'Ain, l'enquête révèle clairement qu'**il s'agit d'un mode de déplacement choisi**. En effet, la raison première est l'aspect écologique et le maintien en bonne santé (82%). L'aspect économique est un bel avantage pour ces personnes (53%). Seulement 2% ont choisi le vélo par manque de voiture à disposition et 3,3% par manque de transports en commun. Ce moyen de locomotion apporte un sentiment de liberté et de plaisir que les autres ne semblent pas procurer.

[9] Source : étude ADEME sur les déplacements
<https://infos.ademe.fr/magazine-octobre-2024/comment-nous-deplacons-nous/>

Le rapport aux mobilités alternatives à la voiture : subi ou choisi ?

La voiture reste aujourd'hui le mode de locomotion le plus utilisé. La praticité, l'autonomie et la rapidité sont mises en avant par les automobilistes. C'est souvent plus par contrainte que par souhait que les Français se tournent vers d'autres moyens de déplacement, sauf pour les cyclistes.

Pour dézoomer, on constate une mutation de la mobilité en Europe : selon le Baromètre Mobilité 2025 mené par Ipsos^[10], les Européens repensent leurs habitudes de déplacement face à des contraintes économiques et l'incertitude croissante des politiques environnementales. Les Français utilisent toutefois moins les transports en commun et les autres alternatives que certains voisins et sont motivés principalement par le coût que leurs déplacements entraînent (41% des Français).

[10] Source : étude IPSOS Mobilité : les Français continuent de privilégier leur voiture personnelle pour leurs trajets quotidiens

Le rapport à l'information et à la recherche d'information

Une forte disparité des connaissances sur l'offre en mobilités alternatives en fonction des territoires

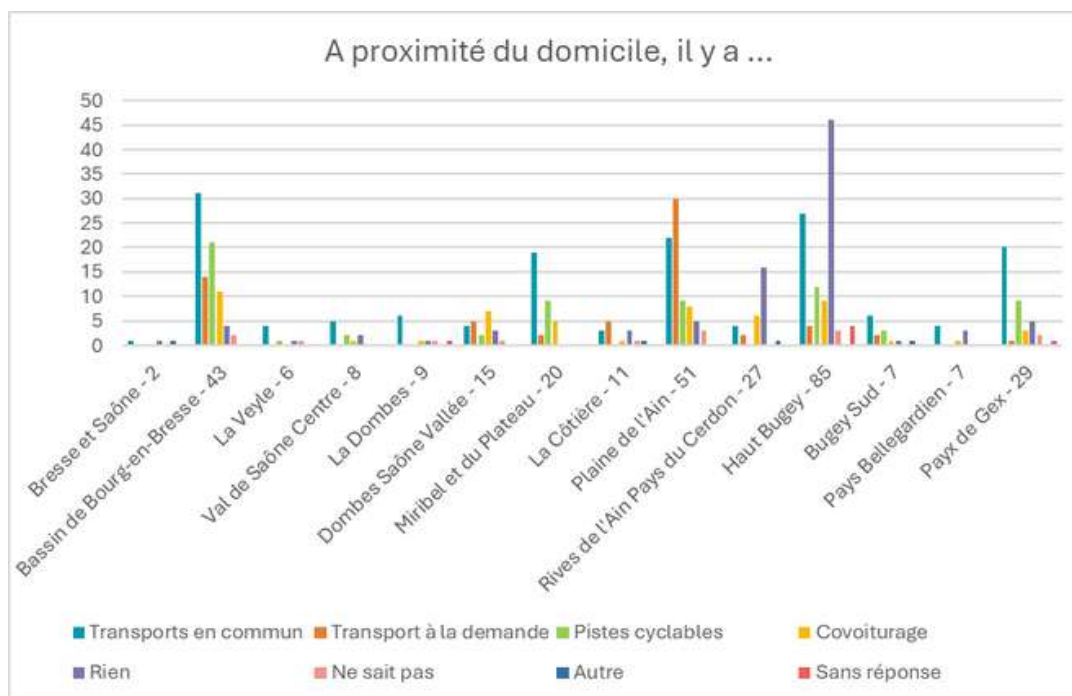


Figure 23 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Dans l'enquête, les répondants devaient indiquer les services et infrastructures de mobilité à proximité de leur domicile.

On constate que les personnes connaissent globalement la présence des transports en commun. Cependant, de nombreuses remarques sont faites à ce sujet : il y a des bus et/ou trains mais malheureusement l'amplitude horaire ou la fréquence ne correspondent pas toujours aux besoins des utilisateurs.

Les répondants habitants du Haut Bugey ont à 54% indiqué qu'il n'y avait rien à proximité de leur logement. Cette réponse peut sembler surprenante étant donné qu'il existe des transports en commun sur ce territoire. On peut alors l'expliquer par deux raisonnements :

- Les habitations sont très dispersées sur le territoire et connaît des zones blanches, les répondants habitent peut-être ces zones.
- Les répondants ne connaissent pas l'offre existante sur leur territoire.

Le rapport à l'information et à la recherche d'information

Une forte disparité des connaissances sur l'offre en mobilités alternatives en fonction des territoires

Les habitants de Rives de l'Ain Pays du Cerdon ont aussi répondu à 59% qu'il n'existait rien à proximité comme offre. Cette réponse semble plus en adéquation avec la réalité : il y a très peu d'offre, essentiellement des cars de la Région et peu structurants sur le territoire.

Concernant la Plaine de l'Ain, on constate que 59% des répondants y habitant ont connaissance du transport à la demande (Touquan) sur leur territoire. C'est un service pour lequel la CCPA a beaucoup communiqué depuis son lancement en septembre 2023 et qui est utilisé. La communication a donc très bien fonctionné et a eu un réel impact auprès des habitants.

Ce qu'il y a autour du domicile, selon les répondants :										
	Bresse et Saône		Sassin de Bourg-en-Bresse		La Veyle		Val de Saône Centre		La Dombes	
Nombre de répondants dans l'EPCI	2	%	43	%	6	%	8	%	9	%
Transports en commun	1	50%	31	72%	4	67%	5	63%	6	67%
Transport à la demande	0	0%	14	33%	0	0%	0	0%	0	0%
Pistes cyclables	0	0%	21	49%	1	17%	2	25%	0	0%
Covoiturage	0	0%	11	26%	0	0%	1	13%	1	11%
Rien	1	50%	4	9%	1	17%	2	25%	1	11%
Ne sait pas	0	0%	2	5%	1	17%	0	0%	1	11%
Autre	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Sans réponse	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	11%

	Dombes Saône Vallée		Miribel et du Plateau		La Côtière		Plaine de l'Ain		Rives de l'Ain Pays du Cerdon	
Nombre de répondants dans l'EPCI	15	%	20	%	11	%	51	%	27	%
Transports en commun	4	27%	19	95%	3	27%	22	43%	4	15%
Transport à la demande	5	33%	2	10%	5	45%	30	59%	2	7%
Pistes cyclables	2	13%	9	45%	0	0%	9	18%	0	0%
Covoiturage	7	47%	5	25%	1	9%	8	16%	6	22%
Rien	3	20%	0	0%	3	27%	5	10%	16	59%
Ne sait pas	1	7%	0	0%	1	9%	3	6%	0	0%
Autre	0	0%	0	0%	1	9%	0	0%	1	4%
Sans réponse	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

	Haut Bugey		Bugey Sud		Pays Bellegardien		Payx de Gex	
Nombre de répondants dans l'EPCI	85	%	7	%	7	%	29	%
Transports en commun	27	32%	6	86%	4	57%	20	69%
Transport à la demande	4	5%	2	29%	0	0%	1	3%
Pistes cyclables	12	14%	3	43%	0	0%	9	31%
Covoiturage	9	11%	1	14%	1	14%	3	10%
Rien	46	54%	1	14%	3	43%	5	17%
Ne sait pas	3	4%	0	0%	0	0%	2	7%
Autre	0	0%	1	14%	0	0%	0	0%
Sans réponse	4	5%	0	0%	0	0%	1	3%

Figure 24 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Le rapport à l'information et à la recherche d'information

Les recherches d'informations prioritairement sur internet, mais pas que ...

Maintenant que la connaissance des habitants du territoire est analysée, il est intéressant de déchiffrer la méthode de recherche de cette information. Quand les personnes interrogées doivent se rendre à un endroit qui leur est inconnu, celles-ci cherchent en priorité sur internet (68%) ou demandent à leur entourage de l'aide (20%).

	Perdu dans toute l'information = 16 personnes		Renonce à son trajet = 8 personnes		Demande de l'aide à ses proches = 92 personnes	
Sans problème financier (4 répondants)	0	0%	0	0%	0	0%
Quelques soucis financiers (142 répondants)	3	2%	1	1%	38	27%
Situation financière souvent compliquée (117 répondants)	5	4%	1	1%	31	26%
Situation financière très compliquée (78 répondants)	6	8%	6	8%	20	26%
Non renseigné	2	4%	0	0%	3	5%

Figure 25 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

La demande d'informations auprès de l'entourage est autant demandée par les personnes ayant une situation financière correcte que par celles qui sont en difficulté tandis que les personnes qui renoncent à leur trajet sont plutôt celles en forte précarité financière.

On constate que les personnes n'ayant aucun problème financier recherchent uniquement sur internet.

Le rapport à l'information et à la recherche d'information

L'offre de services et d'infrastructures mobilité du territoire est relativement connue : seulement 4% des répondants indiquent ne pas savoir ce qu'il y a à proximité de chez eux. Mais le niveau de connaissances est disparate selon les territoires, notamment en fonction de dispositif de communication mis en place. On constate aussi que selon le niveau de vie des personnes, la recherche d'informations – majoritairement sur internet – n'est pas accessible de la même manière pour toutes et tous. Pour autant, les personnes en précarité semblent faire appel plus facilement à un proche pour les aider à trouver l'information recherchée.

04

**LES PROFILS
QUI RESSORTENT**

Les différents profils

L'analyse des résultats de l'enquête et le croisement des données a conduit à ressortir 4 profils types des précaires en mobilité dans l'Ain :

- Le dépendant malheureux avec sa voiture
- Le dépendant heureux avec sa voiture
- L'expert en mobilité
- Le bien entouré

Dans ces différents profils, certains sont déjà en précarité de mobilité, d'autres sont fragiles et le point de bascule est proche tandis que les derniers sont précaires mais estiment qu'ils auront toujours des solutions en cas de problèmes de mobilité.

- **Méthodologie pour la définition des 4 profils :**

Les quatre profils représentent près de 74% de l'ensemble des répondants : le dépendant malheureux avec sa voiture 30,2%, le dépendant heureux avec sa voiture 18,1%, l'expert en mobilité 16,6% et le bien entouré 8,8%.

Pour les 26% restants, ils se trouvent dans de multiples situations différentes : les deux-roues motorisées (2%), les covoitureurs (5%), les réponses contradictoires (« je ne vois que des avantages à la voiture » « j'aimerais ne plus en avoir besoin »)...

Ce sont donc des micro-profils qui ne peuvent pas faire l'objet d'une analyse sociologique tant le nombre de répondants est faible dans leur catégorie. Cela témoigne surtout de la complexité des mobilités face aux situations plurielles des Aindinois.

Le dépendant malheureux avec sa voiture

Qui est-il ?

Le dépendant malheureux avec sa voiture :

- Possède une voiture mais connaît une situation financière compliquée.
- A le permis.
- La voiture est son moyen de locomotion principal mais il se rend compte de sa dépendance et de ses difficultés à se déplacer malgré tout.
- **"si ma voiture tombe en panne, moi aussi je tombe en panne."**
- 53% des dépendants malheureux ont entre 35 et 54 ans. Ce sont donc principalement des actifs.



Peut-il se rendre à ses rendez-vous obligatoires ?

33,3% des personnes dépendantes de son véhicule **ont déjà été empêchées d'aller à un rendez-vous important pour faute de mobilité.**

Contrairement aux dépendants heureux, la possession d'une voiture n'empêche pas des problèmes de mobilité (mauvais état, problèmes personnels, etc.).

Réussit-il à s'informer ?

Pour 84% des dépendants malheureux (> moyenne des répondants), la recherche d'information se fait sur internet. On constate néanmoins que, pour ceux qui ne vont pas sur internet, trouver les informations est très compliqué : 6% ne savent pas où chercher (> moyenne des répondants) et 2% renoncent à leur trajet. et 19% demandent à leur entourage (= moyenne des répondants).

Les contraintes familiales et médicales

Les personnes dépendantes de leur voiture et malheureuses de cette situation ont **pour beaucoup d'entre-elles des personnes à charge**. Plus la situation financière est précaire, plus ces personnes ont des personnes à charge (70,5% enfants, 6,6% personnes en situation de handicap à charge). Ces chiffres sont au-dessus de la moyenne des répondants. $\frac{2}{3}$ des personnes ayant évoqué **des problèmes de santé** font partie des dépendants malheureux.

Le dépendant malheureux avec sa voiture

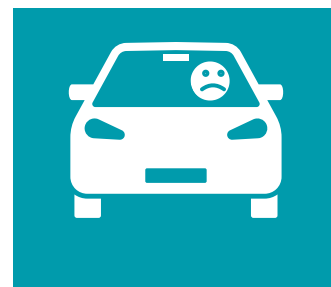
Portrait-type

Le **dépendant malheureux** considère qu'il n'a pas d'autre choix que d'avoir une voiture. Il ressort clairement que les dépendants malheureux se trouvent principalement dans les territoires reculés, tandis qu'on les retrouve moins en zone urbaine ou à proximité de la Métropole lyonnaise.

Le dépendant malheureux est plutôt une **femme**, qui a souvent des **personnes dépendantes à charge** et connaît une **forte précarité financière**.

La **charge mentale** est probablement forte pour le dépendant malheureux qui doit tenir compte de sa précarité financière tout en s'occupant davantage de ses enfants/proches et de tous les déplacements qui en résultent.

Le dépendant malheureux a donc tout à fait conscience des conséquences concrètes en cas de problème de voiture. Il a déjà subi cette situation et a dû temporairement adapter son existence.



Le niveau de fragilité (hypothèse) : élevé

Les personnes dépendantes de leur voiture et malheureuses sont très facilement en précarité en termes de mobilité. Souvent, des rendez-vous obligatoires ne peuvent être assurés. De nombreuses personnes dépendent de ces personnes elles-mêmes.

De plus, leur situation financière ne leur permet peu de remplacer ou réparer la voiture si celle-ci tombe en panne.



Le dépendant heureux avec sa voiture

Qui est-il ?

Le dépendant heureux avec sa voiture :

- Possède une voiture.
- A le permis.
- **La voiture est plus qu'un moyen de transport, elle reflète la liberté et l'autonomie qu'elle lui offre.**
- Si le véhicule tombe en panne, le dépendant heureux trouvera toujours une solution pour réparer ou remplacer la voiture car la voiture est prioritaire dans ses choix.
- 46% des dépendants heureux ont entre 45 et 64 ans.



Profil 2

Peut-il se rendre à ses rendez-vous obligatoires ?

Sa voiture lui permet de se rendre à ses rendez-vous obligatoires.

86% des propriétaires de voiture ayant répondu "Liberté" ou "Plaisir de conduire" et qui ne voient que des avantages à la voiture n'ont jamais eu de problèmes pour se rendre à un rendez-vous.

Réussit-il à s'informer ?

Pour 81,9% des dépendants heureux (> moyenne des répondants), la recherche d'information se fait sur internet, et 18,1% demandent à leurs proches.

Les contraintes familiales et médicales

Plus de 40% des dépendants heureux n'ont aucune personnes à charge et 37,5% ont des enfants à charge. Seulement 7% ont des personnes âgées à charge.

Le dépendant heureux

avec sa voiture

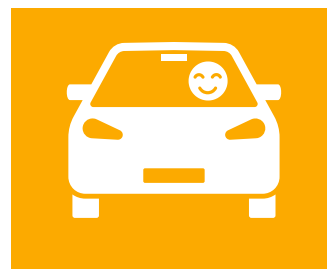
Portrait type

Le **dépendant heureux** est plutôt **moins précaire financièrement** que les autres publics. Toutefois, peu importe ses ressources, il place **la voiture comme une dépense prioritaire**.

Le dépendant heureux est tout autant **un homme qu'une femme**. Cependant, les raisons de leur attachement à la voiture sont différentes : les hommes ont **plaisir à conduire** et les femmes aiment **la liberté** que la voiture leur apporte.

Le dépendant heureux a **peu de contraintes personnelles** (personnes à charges et problèmes de santé). Il est plus âgé que les autres profils.

Il n'y a pas de typologie de territoire qui ressort de l'étude pour ce projet : on retrouve le dépendant heureux autant **en zone urbaine, périurbaine ou rurale**.



Le niveau de fragilité (hypothèse) : très faible

Les personnes dépendantes de leur voiture mais heureuses et avec la possibilité de la remplacer / la réparer facilement, sans problèmes de santé, ont peu de risque à ce jour de tomber dans la précarité en termes de mobilité.
Sauf si un problème important de santé ou financier les atteignait.



L'expert local

qui n'utilise pas de voiture pour se déplacer

Qui est-il ?

L'expert en mobilité locale :

- N'utilise pas de voiture pour ses déplacements, ni l'aide de son entourage.
- La majorité ne possède pas de voiture et quelques uns en ont une mais ne l'utilise pas pour autant.
- **Il a une expertise en termes de mobilité localement.**
- Il n'a pas forcément conscience de son expertise.
- 55% des experts locaux ont moins de 44 ans, dont 14% moins de 25 ans.



Peut-il se rendre à ses rendez-vous obligatoires ?

L'expert en mobilité est un expert en mobilité très locale (bus principalement). Il réussit à se déplacer au quotidien mais cela ne lui permet pas toujours de répondre à ses rendez-vous essentiels (rendez-vous liés à l'emploi ou à la santé - pour 53%).

Quelques experts sont par ailleurs à l'aise pour se déplacer sur l'ensemble de la France, même pour des trajets nationaux exceptionnels. On peut les qualifier d'experts en mobilité nationale.

Réussit-il à s'informer ?

La recherche d'information se fait pour presque tous (71,2%) via internet ou une application. Elle peut être complétée par la demande à l'entourage ou à un professionnel social ou alors avec une recherche "locale" en point information ou avec de la reconnaissance directement sur place. 4 de ces personnes renoncent tout de même à des trajets nouveaux : elles sont vraiment expertes et à l'aise pour leurs trajets habituels.

Les contraintes familiales et médicales

La situation financière de ces personnes est précaire : plus de 60% sont dans une précarité importante. Les problèmes de santé ne semblent pas être la problématique principale de ces personnes. Environ la moitié d'entre eux n'ont personne à charge.

L'expert local

qui n'utilise pas de voiture pour se déplacer

Portrait-type

L'**expert en mobilité locale** est débrouillard et autonome. Il trouve régulièrement des **solutions alternatives** à la voiture personnelle. Il ne craint pas d'**enchaîner plusieurs types de transports** pour un seul déplacement. Son moyen de locomotion privilégié est le **bus**, complété majoritairement par le train ou la marche à pied. Il est expert de son territoire, c'est à dire **au niveau de son bassin de vie** (et non au niveau de son intercommunalité ou du département). Il habite plutôt en ville ou dans des villages où il y a des solutions alternatives.



Il sait **chercher** facilement l'information : autant sur internet ou une application que par son entourage et les travailleurs sociaux. Les experts locaux sont **autant des femmes que des hommes**. La moitié d'entre eux n'ont **personne à charge**. Ils sont en **forte précarité financière**. Ils sont plutôt jeunes actifs.

L'expert local se retrouve tout de même régulièrement à devoir annuler un rendez-vous. Cela s'explique probablement par des **changements d'échelle et d'habitude** : l'expert local peut être expert d'un type de déplacement par exemple.

On constate que ceux qui n'ont jamais refusé un rendez-vous suite à un problème de mobilité sont aussi ceux qui sont les plus à l'aise dans les trajets nationaux : ce sont des **experts en mobilité nationale qui, localement, sont particulièrement agiles**. L'expert sait s'adapter à de nombreuses situations.

Le niveau de fragilité (hypothèse) : modérée

Les experts en mobilité nationale savent se déplacer sans voiture et sans dépendre de leur entourage. On peut donc dire que le risque de bascule dans la précarité en termes de mobilité est faible à ce jour.

Les experts en mobilité locale sont toutefois plus fragiles car sont experts dans le moyen de transport habituel, sur leurs trajets du quotidien. Le changement peut devenir inquiétant. De plus, ils n'ont pas conscience de leur expertise.



Le bien entouré

Qui est-il ?

Le bien entouré :

- Indique comme mode de déplacement "accompagné par un proche"
- peut posséder ou non une voiture : il dépend de son entourage pour ses déplacements
- se débrouille pour se déplacer car il a un **entourage / un éco-système familial important** qui l'aide.
- Deux tranches d'âge sont plus représentées que les autres parmi les bien entourés : les 16/24 ans (23% des bien entourés) et les 45/54 ans (26%).



Profil 4

Peut-il se rendre à ses rendez-vous obligatoires ?

80% de ces personnes ont répondu avoir des problèmes pour se rendre à leurs rendez-vous obligatoires. Un bon entourage ne permet malgré tout pas de se déplacer tout le temps.

Réussit-il à s'informer ?

Tout comme les autres répondants, ces personnes recherchent en majorité sur internet (66%). Cependant, on constate, bien plus que dans les autres profils, que c'est auprès de l'entourage que ces personnes se tournent pour avoir des informations (45,7%). De plus, la recherche d'information se fait aussi auprès des travailleurs sociaux (11,4%).

Les contraintes familiales et médicales

Près de la moitié des personnes entourées (48,6%) n'ont personne à leur charge (> moyenne des répondants).

On retrouve ces personnes dans toutes les situations financières. Il n'y a pas de problèmes de santé plus importants que la moyenne des répondants.

Le bien entouré

Portrait-type

Le **bien entouré** a un entourage et un **écosystème** qui lui permettent globalement de se déplacer et de bénéficier d'une voiture partagée.

La personne bien entourée est souvent une **femme**. Une sur deux a des **personnes à charge**. Elle est dans une **situation financière compliquée**.

On trouve le bien entouré **partout dans le département**, avec Val de Saône Centre et le Pays Bellegardien qui sont d'autant plus concernés.

L'écosystème du bien entouré est fort, il lui permet de se déplacer au quotidien. Malgré tout, le bien entouré connaît des **problématiques pour se rendre à ses rendez-vous essentiels**.

Ce type de personne est habitué à demander de l'aide et n'a pas de frein à s'appuyer sur les autres, dans un environnement de solidarité. Il est souvent au fait des aides et accompagnements par les travailleurs sociaux.

Toutefois, le bien entouré peut parfois être une charge pour l'organisation de son entourage, et il n'en a pas toujours conscience.



Le niveau de fragilité (hypothèse) : élevé

Ces personnes bien entourées semblent à ce jour déjà pouvoir être dans une situation de précarité en termes de mobilité car 80% ne peuvent pas toujours se rendre à leurs rendez-vous.

Si cet écosystème fort venait à disparaître, la précarité en termes de mobilité sera très rapide.



05

**ENSEIGNEMENTS
ET PRÉCONISATIONS**

Les principaux enseignements

Le diagnostic de cette étude permet d'identifier des premiers enseignements concernant la mobilité et les leviers de changement :

- Les multiples solutions de mobilité ne sont pas toujours connues ou identifiées par les habitants du département.
- La diversité des canaux d'information est une vraie problématique et contrainte pour les usagers ou futurs usagers.
- La communication forte ciblée sur un sujet est parfois plus efficace qu'une communication globale sur l'ensemble des dispositifs de mobilité. La communication est importante pour faire connaître les services mais doit aussi être pensée pour inciter et accompagner au changement (comment passer à l'action ?).
- Il y a une forte demande de développement de transports en commun, avec une réflexion sur la fréquence, l'amplitude horaire et le tracé du réseau.
- L'utilisation du vélo est un réel choix : ce n'est pas subi contrairement aux autres alternatives à la voiture qui semblent souvent être un choix par défaut.
- Les personnes ayant des personnes à charge (notamment les enfants) auront plus de mal à envisager un changement de mobilité (« pas de choix d'utiliser la voiture »). La réussite de ce changement peut avoir un véritable impact sur l'avenir : un enfant habitué à utiliser d'autres modes de déplacements aura tendance à reproduire dans sa vie d'adulte.

Les premiers leviers d'action

Une attente forte sur le développement des transports en commun et sur la simplification du parcours utilisateur

L'enquête, en plus du diagnostic, avait pour objectifs de définir des premiers leviers de changements avec les répondants. Une question leur était donc posée : Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à vous déplacer autrement ? 6 réponses leur étaient proposées et ils avaient aussi la possibilité d'en ajouter d'autres librement. Les répondants pouvaient choisir plusieurs propositions.

La réponse ayant été la plus plébiscitée est la demande de **transports en commun** moins chers – autant demandée par les hommes que par les femmes. De plus, les participants à l'enquête pouvaient compléter les choix proposés par une autre proposition libre : 17% des hommes et 19% des femmes ont indiqué souhaiter plus de transports en commun (fréquence, amplitude, tracé de la desserte, etc.). Par ailleurs, 8% des répondants aimeraient apprendre à se déplacer en transport en commun pour pouvoir passer le cap.

Le second levier qui ressort de cette question est la possibilité de **retrouver toutes les informations sur les déplacements au même endroit** : la clarification des éléments et la simplification de l'accès à l'information est un réel enjeu.

Enfin, la troisième volonté des répondants est le **développement des itinéraires sécurisés pour les cyclistes et les piétons**. Cette solution est plus plébiscitée par les hommes et par les personnes ayant une situation financière un peu moins précaire. Cela confirme une nouvelle fois que le vélo ne semble pas encore accessible à toutes et tous.

Certains répondants se disent être plus rassurés pour changer de moyens de déplacement s'ils sont accompagnés lors du premier trajet. Cette réponse est plus mise en avant par les femmes (12%) que par les hommes (7%) et par les personnes en situation de précarité très élevée (17%).

Les premiers leviers d'action

Une attente forte sur le développement des transports en commun et sur la simplification du parcours utilisateur

#30/42 Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à vous déplacer autrement ? (plusieurs réponses possibles)

36/574	6 %	Être accompagné par quelqu'un la première fois
120/574	21 %	Pouvoir retrouver toutes les informations sur les déplacements au même endroit (site internet, guide, et...)
16/574	3 %	Apprendre à me déplacer à vélo
105/574	18 %	Avoir plus d'itinéraires sécurisés pour les cyclistes et les piétons
134/574	23 %	Des transports en commun moins chers
47/574	8 %	Apprendre à me déplacer en transport en commun
89/574	16 %	Autre proposition Voir les propositions
77/574	5 %	Sans réponse

355 personnes ont répondu à cette question.

Figure 26 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

	Homme (88)		Femme (249)		Groupe (10)		Non renseigné (49)	
Être accompagné par quelqu'un la première fois	6	7%	30	12%	0	0%	1	2%
Pouvoir retrouver toutes les informations sur les déplacements au même endroit	22	25%	90	36%	6	60%	2	4%
Apprendre à se déplacer à vélo	3	3%	10	4%	3	30%	0	0%
Avoir plus d'itinéraires sécurisés pour les cyclistes et les piétons	29	33%	64	26%	5	50%	1	2%
Des transports en commun moins chers	33	38%	95	38%	5	50%	1	2%
Apprendre à se déplacer en transport en commun	11	13%	35	14%	1	10%	0	0%
Autre proposition : plus de transports en commun	15	17%	48	19%	1	10%	1	2%
Aucune de ces propositions	0	0%	2	1%	0	0%	0	0%
Sans réponse	8	9%	16	6%	0	0%	47	96%

	Sans problème financier (4)		Quelques soucis financiers (142)		Situation financière souvent compliquée (117)		Situation financière très compliquée (78)		Non renseigné (57)	
Être accompagné par quelqu'un la première fois	0	0%	11	8%	11	9%	13	17%	2	4%
Pouvoir retrouver toutes les informations sur les déplacements au même endroit	2	50%	53	37%	42	36%	22	28%	1	2%
Apprendre à se déplacer à vélo	0	0%	5	4%	5	4%	6	8%	0	0%
Avoir plus d'itinéraires sécurisés pour les cyclistes et les piétons	4	100%	60	42%	32	27%	15	19%	2	4%
Des transports en commun moins chers	1	25%	42	30%	49	42%	40	51%	2	4%
Apprendre à se déplacer en transport en commun	0	0%	17	12%	16	14%	13	17%	1	2%
Autre proposition : plus de transports en commun	2	50%	29	20%	25	21%	9	12%	1	2%
Aucune de ces propositions	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%	0	0%
Sans réponse	0	0%	11	8%	6	5%	4	5%	49	86%

Figure 27 - enquête Nalisse - département de l'Ain – mai 2025

Les premiers leviers d'action

Comment impulser des ruptures d'habitudes ?

- **Les habitudes actuelles**

Les différentes études montrent que les Aindinois comme les Français sont très attachés à leur voiture, y compris pour les courts trajets. Cette enquête le confirme. Ainsi, pour les trajets pour emmener les enfants à la crèche ou à l'école (qui se trouvent en majorité à moins de 2 kilomètres du domicile familial), la voiture est utilisée pour 70% des cas « au moins de temps et en temps » et pour 47% des cas « le plus souvent », devançant la marche pratiquée « de temps en temps » à 61%.^[11] Le constat est le même pour les trajets domicile-travail qui sont effectués pour la majorité en voiture individuelle (74%) – tout en sachant que près de la moitié des actifs résidant à moins d'un kilomètre de leur lieu de travail utilisent leur voiture pour s'y rendre.^[12]

- **Les difficultés du processus de changement**

Les habitudes bien ancrées sont difficiles à faire évoluer. De nombreuses études^[13] montrent la complexité à changer ses habitudes. Tout d'abord, plusieurs raisons freinent les humains à ne pas changer :

- Les barrières perceptuelles : Je n'ai pas envie d'agir car c'est trop éloigné dans l'espace ou dans le temps
- Les barrières d'actions : Je ne sais pas comment faire, avec quels outils
- Les barrières liées à l'intérêt individuel : Je pense que cela n'irait pas dans mon intérêt personnel
- La barrière morale : Ce n'est pas un devoir, je ne suis pas obligé
- Les barrières sociales : Si je le fais mais que les autres ne le font pas, cela ne sert à rien

Les raisons d'inaction au changement sont donc dues à l'individu lui-même mais aussi et surtout à son environnement et son entourage. Il est donc important de travailler sur le collectif tout autant que sur l'individu.

[11] Source : <https://infos.ademe.fr/magazine-octobre-2024/comment-nous-deplacons-nous/>

[12] Source : <https://infos.ademe.fr/magazine-octobre-2024/comment-nous-deplacons-nous/>

[13] Sources : Université de Genève, compilation d'études

Les premiers leviers d'action

Comment impulser des ruptures d'habitudes ?

De plus, le changement est un processus qui se fait en différentes étapes. Le modèle transthéorique des changements de comportements de Prochaska et DiClemente^[14] présente 5 étapes :

- La pré-intention : l'individu n'imagine pas changer, n'y pense pas
- L'intention : c'est le moment où l'individu pense à changer
- La préparation : il prend la décision de changer et planifie ce changement
- L'action : l'individu est activement engagé dans le changement
- Le maintien / la liberté : les changements sont faits, mais il doit demeurer vigilant en cas de rechute.

La rechute fait aussi partie du processus et peut intervenir après le maintien. Dans ce cas de figure, l'individu doit reprendre le processus à partir de l'intention.

Kotter identifie quant à lui 8 étapes pour accompagner toutes personnes souhaitant changer :

- Identifier les raisons pour changer
- Identifier les groupes relais
- Avoir une vision réaliste
- Communiquer la vision
- Traiter les obstacles
- Obtenir des victoires à court terme
- Amplifier le changement
- Intégrer le changement

Cette vision insiste sur l'importance du collectif et de l'environnement.

Il est important de bien saisir les différents freins et les multiples étapes pour parvenir au changement afin de proposer des solutions adaptées aux habitants du territoire.

[14] Source : Prochaska et coll., 1992 ; Prochaska et coll., 1997.

Les préconisations

Les préconisations reposent sur **3 piliers** :

la facilité d'usage, l'humain, la communication pragmatique.

1_ Harmoniser la recherche d'informations : un seul système pour trouver l'information et la simplification de la tarification

Le diagnostic a montré que la recherche d'information n'était pas toujours aisée. Certains sont perdus dans toutes les informations au point même pour une partie de renoncer à leur voyage.

La précarité en termes de mobilité est définie comme le moment où l'on ne peut pas se déplacer à nos rendez-vous obligatoires pour une raison X ou Y. Si une personne se voit dans l'obligation de renoncer à un trajet à cause d'une impossibilité à trouver l'information (complexité des nombreux sites, stress de la recherche, etc.), il est essentiel de travailler sur ce point.

Le département du Rhône vient de définir un seul et même prestataire mobilité pour l'ensemble de son département, avec une seule application et une harmonisation de la recherche d'information et de tarification.

2_ Proposer un seul titre de transport pour l'ensemble du département

Au-delà de la recherche, la multiplicité des systèmes de transports en commun oblige à prendre plusieurs titres de transports, parfois de plusieurs manières différentes – internet, chauffeur de bus, borne... La complexité est un réel frein à l'utilisation des transports en commun, notamment lorsqu'il s'agit de coupler un trajet nécessitant bus et train.

Le réseau TCL unifié

À partir du 1er septembre 2025, les trois réseaux historiques des territoires lyonnais, TCL, Cars du Rhône et Libellule fusionnent pour ne former qu'un seul et même réseau : le réseau TCL.

Ce réseau unifié couvrant l'ensemble du territoire, est organisé en **6 zones tarifaires**. Cette réorganisation vise à simplifier les déplacements, à renforcer l'offre de mobilité et à rendre le réseau plus accessible pour toutes et tous.

Figure 28 - communication septembre 2025 sur le site TCL

Les préconisations

Les préconisations reposent sur **3 piliers** :
la facilité d'usage, l'humain, la communication pragmatique.

3_ Renforcer les transports en commun

Le sujet du transport en commun est prégnant dans les modalités de changement pour un autre mode de déplacement. Les contraintes mises en avant par les répondants à l'enquête et par beaucoup d'usagers ou non-usagers des transports en commun en France concernant l'usage des transports en commun sont la fréquence, l'amplitude horaire et les tracés des trajets.

En effet, si une personne peut faire son trajet aller mais pas retour, elle continuera de prendre sa voiture. Si elle est obligée d'attendre une heure son bus ou son train avant ou après un rendez-vous, elle continuera de prendre sa voiture. Si le report multimodal n'est pas bien travaillé, elle continuera de prendre sa voiture. L'enjeu est grand pour faciliter et ainsi inciter à l'utilisation des transports en commun.

Développer une communication spécifique à chaque type de transport, à des moments différents, permet de faire connaître les nouveautés. On le voit dans le déploiement du transport à la demande Touquan de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain qui est très bien connu des habitants du territoire. L'étape suivante est de réussir à faire passer le cap de l'utilisation.

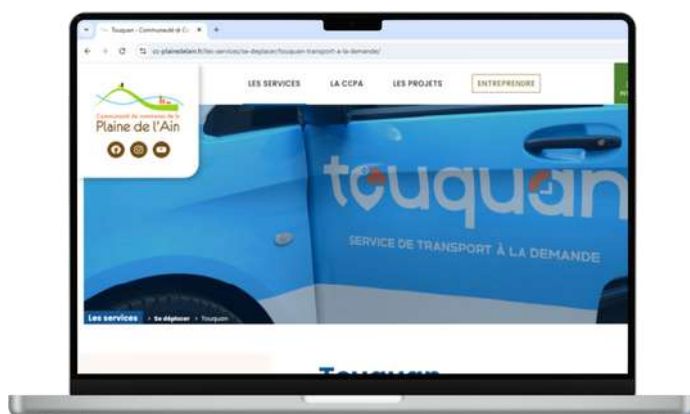


Figure 29 - page du site internet de la CCPA dédiée au service Touquan

Figure 30 - vidéo explicative du service en stop motion
Figure 31 - guide du réseau Touquan



Les préconisations

Les préconisations reposent sur **3 piliers** :
la facilité d'usage, l'humain, la communication pragmatique.

4_ Cibler en priorité la communication sur le dépendant malheureux

Les Aindinois ont des attentes et besoins diversifiés en matière de mobilités. La communication ne peut pas tout et doit choisir ses focus. Parmi les 4 profils, le dépendant malheureux apparaît comme celui qui peut basculer vers les mobilités alternatives si s'autres solutions lui sont proposées. Pour cela, les arguments seront tournés vers des éléments opérationnels et organisationnels – pour se rendre à un rendez-vous médical, pour accompagner votre enfant à une activité... tout en montrant les économies financières.

5_ Communiquer avec un angle neuf pour l'incitation à l'utilisation du vélo

L'enquête montre que le vélo est choisi et moins subi que les autres alternatives à la voiture. Pour inciter les non-cyclistes à passer le cap et à se déplacer à vélo, il peut donc être intéressant de communiquer avec un angle « plaisir et liberté ».

La cyclabilité du territoire peut aussi se montrer en identifiant les parcours qui sont sécurisés même s'ils ne disposent pas de pistes cyclables.

Ce cycliste (action individuelle) incite les automobilistes à changer de mode de transport en indiquant la durée de son trajet qui se révèle plus rapide qu'en voiture avec les embouteillages.



Figure 32 - photographie d'un dispositif installé par un citoyen

Les préconisations

Les préconisations reposent sur **3 piliers** :
la facilité d'usage, l'humain, la communication pragmatique.

6_ Communiquer auprès des enfants et des jeunes, citoyens de demain

Les enfants sont les citoyens de demain et apprennent beaucoup par mimétisme des faits et gestes de leurs parents. Si on souhaite que ceux-ci participent aux changements de leur avenir, il est primordial de les sensibiliser à travers des actions concrètes au quotidien, par le biais de l'école et des structures et associations qu'ils côtoient.

L'apprentissage du vélo à l'école et le passage du permis vélo est un exemple. Aujourd'hui, toutes les écoles ne sont pas éligibles à faire passer le permis vélo dans leur établissement : seulement certaines sont choisies chaque année. Or l'apprentissage du vélo et la mise en confiance est plus facile en bas-âge qu'à l'âge adulte.



Figure 33 - page internet du "Permis cycliste enfant"

De plus, si un enfant est enthousiaste à changer ses habitudes, il pourra être relais auprès de ses parents.

L'étude de l'Ademe sur la mobilité des enfants montre l'impact des trajets école sur le quotidien des parents : trois quarts des parents qui accompagnent leur enfant à l'école en profitent pour enchaîner avec leur trajet domicile-travail. Modifier cette boucle via le télétravail ou encore des plans de mobilité scolaire, peut aussi créer des marges de manœuvre pour repenser l'ensemble du système.

Pour les jeunes, la montée en puissance des voitures sans permis ne va sans doute pas aider à encourager l'utilisation des transports en commun. D'où l'importance de les mobiliser sur le sujet, en les faisant travailler sur des projets concrets comme la création d'une piste cyclable ou de services aux cyclistes.

Les préconisations

Les préconisations reposent sur **3 piliers** :

la facilité d'usage, l'humain, la communication pragmatique.

7_ Accompagner le premier trajet et former aux alternatives à la voiture, mobiliser les acteurs locaux

Le premier trajet est toujours le plus difficile : il faut se lancer et se rendre compte de sa capacité à faire. L'étude de l'ADEME^[15] révèle aussi un recul de l'âge moyen du premier déplacement autonome, qui est situé à 11,6 ans pour les enfants d'aujourd'hui contre 10,6 ans pour leurs parents au même âge. Dans les solutions qui semblent se dessiner, le développement de l'apprentissage à l'utilisation des transports en commun ou du vélo peut être une première solution.

L'accompagnement par un proche ou un travailleur social lors du premier trajet peut aussi rassurer et montrer à la personne qu'elle a la capacité de le faire. La mise en confiance est primordiale pour changer d'habitudes.

Les experts locaux peuvent également être des personnes qui relaient l'information et peuvent aider les personnes en difficulté. Les experts n'ont pas toujours conscience de leur savoir-faire, il s'agira de les identifier et de les mettre en avant, ne serait-ce qu'en comparaison des personnes non précaires.

8_ S'appuyer sur les micro-solidarités locales des bien entourés pour tester des expérimentations

Pour les bien entourés, l'écosystème de solidarité entre proches ou voisins est rôdé et fonctionne bien. Ce peut être l'occasion de tester des micro-solutions dans cet environnement favorable : voiture partagée, accompagnement humain, vélo électrique partagé...

[15] Etude ADEME sur la mobilité des enfants - 2025

Les préconisations

Les préconisations reposent sur **3 piliers** :

la facilité d'usage, l'humain, la communication pragmatique.

9_ Encourager les Plans de déplacement inter-entreprises (PDIE)

Le PDIE est une démarche particulièrement utile, tant dans la méthode que dans le résultat. Pour concevoir ce document, les entreprises échangent entre elles afin de mieux se connaître et de réfléchir ensemble à des propositions concrètes d'évolution des mobilités dans leur zone.

10_ Accompagner le développement des Engins de déplacement personnels motorisés (EDPM)

La société a fortement évolué ces dernières années avec l'utilisation grandissante des EDPM. Cette situation va sans doute s'amplifier dans les prochaines années, et peut être tant une réponse qu'un potentiel conflit d'usages. Autant travailler sur leur insertion et sécurité, notamment dans les territoires ruraux. Car ces EDPM peuvent particulièrement être utiles pour les personnes en recherche d'emploi sans voiture. Pour autant, le nombre d'utilisateurs dans les répondants de l'étude est de moins de 2%.

06

CONCLUSION

Conclusion

& remerciements

Conclusion

En conclusion, l'étude tend à montrer que la précarité en mobilité est présente dans l'ensemble du département de l'Ain.

La différence notable entre les individus précaires et non précaires est la capacité à remplacer ou réparer sa voiture rapidement.

L'écosystème qui gravite ou non autour de soi peut permettre de combler une partie de ces problématiques.

Et après ?

Des ateliers avec les acteurs du territoire (travailleurs sociaux, entreprises, générateurs de déplacements, etc.) vont être organisés pour faire un retour sur cette étude et travailler à des solutions plus opérationnelles. L'enjeu est de faire émerger les idées par les acteurs eux-mêmes, afin qu'elles soient pensées en fonction de leurs capacités à faire bouger les lignes.

Ces ateliers auront lieu début 2026.

Ils seront complétés par un atelier avec les nouveaux élus du mandat après les élections de mars 2026.

Remerciements

Nalisse remercie l'ensemble des acteurs et habitants qui ont consacré du temps pour l'élaboration de l'enquête spécifique à l'Ain (structures sociales et travailleurs sociaux qui ont été relais de l'enquête ainsi que tous les participants à celle-ci), et plus particulièrement le groupe ressource RSA du Centre Départemental Solidarité Ambérieu-en-Bugey pour leur implication.



Pour une mobilité durable et inclusive



LES PORTEURS DU PROGRAMME NATIONAL



Soutenu
par



Animé
par

