ALEC AIN
Agence Locale de l'Énergie et du Climat
Société Publique Locale à impact positif

Tims
Pour une mobilité durable et inclusive

AIN TERRITOIRE DE MOBILITÉ INCLUSIVE

DIAGNOSTIC 1

LE TERRITOIRE DE L'AIN

Tims Pour une mobilité durable et inclusive

LES PORTEURS DU PROGRAMME NATIONAL

Cler solutions · Mob'in · RARE · Auvergne Rhône-Alpes Énergie Environnement · CEE Les certificats d'économies d'énergie

Soutenu par AIN 01 le Département

Animé par ALEC AIN Agence Locale de l'Énergie et du Climat Société Publique Locale à Impact positif

LA MOBILITÉ DANS L'AIN – CADRE DU DIAGNOSTIC 5
I. Introduction enjeux et périmètre 5
A. Pourquoi interroger la mobilité dans l'Ain aujourd'hui ? 5
B. Objectifs du diagnostic 6
II. Cadre de l'étude 6
A. Le territoire étudié 6
B. Précarité de mobilité, définition : 6
PARTIE 1 : LES GRANDS DÉTERMINANTS TERRITORIAUX DE LA MOBILITÉ DANS L'AIN 7
L'Ain : un carrefour stratégique des flux nord–sud et transfrontaliers 7
I. Les chiffres clé de l'Ain 8
II. L'Ain en 7 points clés : 10
1. Près d'un actif sur trois travaille en dehors du département, ...10
2. Une forte croissance démographique 10
3. Il figure parmi les départements les plus industrialisés de France 10
4. Il affiche l'un des taux de chômage les plus faibles de France (10e rang). 10
5. C'est un pays de contrastes géographiques : 10
6. De contrastes socio-économiques : 10
7. Et des contrastes d'accès aux services : 10
III. Géographie – topographie : Un département moitié plaine / moitié montagne 11
1. En montagne : Un habitat concentré le long des vallées, compatible avec des transports en commun performants 11
2. La plaine à l'ouest : Un habitat éparpillé et un relief compatible avec le vélo 11
3. L'eau dans l'Ain modèle le paysage et crée des points de passage stratégiques. 12
IV. Un territoire sous forte influence de ses puissants voisins.....13
1. Une bonne partie du territoire dans la zone d'expansion urbaine de Lyon, Genève et Mâcon 13
2. L'influence urbaine fait évoluer les pratiques de mobilité 13
3. Un tiers des actifs sortent du département pour travailler : 14
4. Des salariés des centres urbains à la recherche de foncier et loyers plus abordables 14
5. Une part modale des déplacements domicile-travail dominée par la voiture 14
6. Des aindinois péri-urbains exposés aux restrictions de la voiture sans bénéficier des compensations 15
7. Un niveau de vie moyen élevé mais très inégal 15
V. Un département industriel et attractif, en situation proche du plein emploi 16
1. Une situation de quasi plein emploi 16
2. L'un des département les plus industriels de France 16
3. Des flux concentrés sur quelques pôles structurants, aux contraintes horaires fortes 16
4. Des flux d'emplois à double sens : 17
5. Un département de transit pour les marchandises : 18
6. Conséquences sur la mobilité : 18
VI. Les pôles générateurs de déplacements hors employeurs : 19
VII. Une forte croissance démographique tirée par un foncier moins cher. 20
1. L'Ain gagne 6 000 nouveaux habitants par an depuis 10 ans : 20
2. Une croissance tirée par l'étalement urbain de Genève, Lyon et la vallée du Rhône. 20
3. Un habitat souvent éloigné des services du quotidien : 20
4. Conséquences sur l'aménagement du territoire : 21
5. L'habitat social : 21
VIII. La population aindinoise par tranche d'âge : 22
1. Une population aindinoise plus jeune mais qui vieillit plus vite qu'ailleurs : 23
2. Un vieillissement de la population aux multiples conséquences de mobilité 24
3. Vieillissement et mobilité : deux transformations structurelles à anticiper 25
IX. Les émissions de gaz à effet de serre de l'AIN.....26

X. Conclusion : Une organisation territoriale structurée par et pour la voiture 27

PARTIE 2 : LES SOLUTIONS DE TRANSPORT DANS L'AIN 28

I. Organisation de la compétence mobilité dans l'Ain depuis la LOM 28

II. L'Ain : un laboratoire territorial de la mobilité : 29

1. Un foisonnement de solutions alternatives : 29
2. L'Ain est au centre d'un réseau de communication performant : 29

III. L'information et l'accompagnement à la mobilité dans l'Ain : 30

1. Le Guichet unique mobilité 30
2. LUSIE01, la Plateforme de mobilité solidaire de l'Ain. 30
3. Les sites internet 31
4. L'information mobilité sur Google maps ou Mappy : un point de fragilité majeur 31

IV. Les solutions de transport disponibles dans l'Ain : 32

A. Le réseau routier de l'Ain : 32

1. Une position centrale - un quadrillage autoroutier important : 32
2. Plus de 10 000 véhicules jours sur les axes principaux (7 véhicule par minute) 32
3. 90,7 % des ménages possèdent au moins une voiture 32

B. Le train : 32

C. Les cars interurbains de la Région Auvergne-Rhône-Alpes : 34

D. Les réseaux de bus urbains : 35

Le réseau T libre – vers une simplification de l'usage des transports en commun ? :35

E. Les multiples services de transport à la demande (TAD) dans l'Ain .36

Le cas particulier des lignes A10 et A11 – Un TAD sur-mesure pour les employeurs du PIPA 37

F. Les transports ultra locaux à l'échelle d'une commune : 37

G. Le covoiturage 38

1. Le covoiturage sponsorisé via les plateformes : 38
2. Les lignes de covoiturage organisées : 39
3. Lignes de covoiturage spontanées 39

H. L'autopartage : 39

I. La marche : un mode à fort potentiel mais structurellement négligée 40

J. Le vélo : un potentiel de développement important, restreint par l'organisation du territoire 41

K. Les services vélo disponibles sur le département de l'Ain : 42

1. La location longue durée portée par les collectivités. 42
2. Les vélos Libre-Service 42
3. Les ateliers de remise en selle 42
4. L'information – les itinéraires avec géovélo 42

L. Le transport solidaire : 43

M. Les systèmes d'échanges entre citoyen : 43

N. Les réseaux sociaux : 43

V. Conclusion : 44

Simplifier pour rendre la mobilité réellement accessible = une nécessité. 44

PARTIE 3 : LA PRÉCARITÉ DANS L'AIN 45

I. La précarité financière : 45

A. Définition : La pauvreté / la précarité 45

B. Mieux comprendre la pauvreté dans l'Ain : éléments issus de l'étude Alfa3A (2022 46

C. Le profil des personnes suivies par les services sociaux 47

1. Le taux de chômage en situation de « quasi plein emploi » 48
2. Le RSA : revenu de solidarité active : une situation qui s'aggrave 48
3. Les bénéficiaires de la Prime d'activité : 48
4. Conclusion : 48

II. La précarité de mobilité 49

A. Définition : 49

1. Les sources institutionnelles : 49
2. La définition retenue pour l'étude : 50

B. La mobilité : un levier de basculement vers la pauvreté : 51

CONCLUSION : 52

I. Une mobilité structurante, performante mais sous tension 52

II. Les autres diagnostics de l'étude Tims : 53

3. Etude sociologique des publics précaires : diagnostic Ain-Tims 2 53
4. Etude des générateurs de déplacements – diagnostic Ain-Tims 3 53
5. Etude des zones blanches et des solutions de mobilité par EPCI – diagnostic Ain-Tims 4 54

III. les 14 pistes d'amélioration issues de ces 4 diagnostics : 54

SOURCES ET RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES 57

A. Sources nationales 57

B. Département de l'Ain 58

LA MOBILITÉ DANS L'AIN – CADRE DU DIAGNOSTIC

I. Introduction enjeux et périmètre

A. Pourquoi interroger la mobilité dans l'Ain aujourd'hui ?

- **Un territoire représentatif des dynamiques nationales**

Le département de l'Ain constitue un cas d'étude représentatif des dynamiques de mobilité à l'œuvre dans les territoires ruraux et péri-urbains sous influence métropolitaine. Avec environ 1 % de la population nationale et 14 EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) aux profils contrastés, il forme une micro-représentation des réalités observées dans de nombreux territoires peu denses ouverts sur de grands pôles d'emploi comme Lyon ou Genève. Habitat diffus, flux pendulaires sortants et centralité de l'automobile structurent son fonctionnement.

- **Une organisation territoriale fondée sur l'automobile**

Dans un territoire marqué par l'éloignement entre lieux de vie et bassins d'emploi, se déplacer relève d'une nécessité plus que d'un choix. Cette organisation repose sur une dépendance structurelle à la voiture individuelle, particulièrement forte pour les salariés aux horaires atypiques et les habitants des zones rurales.

- **Les EPCI de l'Ain : des acteurs engagés dans la diversification de l'offre de mobilité**

Les EPCI de l'Ain ont, ces dernières années, déployé de nombreuses solutions : transport à la demande, aides au covoiturage, services vélo, expérimentations locales adaptées aux besoins de leur territoire. Ces initiatives traduisent une volonté d'agir, même si leur lisibilité et leur articulation restent perfectibles. L'objectif n'est pas de supprimer la voiture, mais de ne plus en faire l'unique solution de déplacement.

- **Une fragilisation croissante des ménages modestes**

La hausse des coûts liés à l'automobile fragilise les ménages modestes. L'impossibilité de réparer ou de remplacer un véhicule peut provoquer des ruptures rapides d'emploi ou de parcours. La mobilité devient ainsi un enjeu social central, au croisement des politiques d'emploi, de logement et de solidarité.

- **Une mobilité, enjeu transversal d'insertion**

Les acteurs rencontrés convergent sur un constat : la mobilité est un sujet qui conditionne l'accès à l'emploi, aux soins, à la formation et aux droits. La capacité à s'insérer dans le « système voiture » constitue aujourd'hui une norme implicite d'intégration sociale et professionnelle. Plusieurs soulignent que, lorsque les autres freins sont levés, la mobilité demeure souvent l'un des derniers obstacles à l'insertion.

- **Un enjeu climatique structurant pour le territoire**

Les transports constituent le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre sur le département de l'Ain, représentant environ 40 % des émissions départementales et ce, surtout à cause du recours massif à la voiture individuelle. La mobilité devient ainsi un levier incontournable de la trajectoire de réduction des émissions du territoire.

B. Objectifs du diagnostic

L'objectif général de notre projet « Ain Tims Mobilité » est d'**améliorer la capacité de déplacements des publics en précarité de mobilité dans l'Ain**.

Le présent diagnostic (Diagnostic n°1) cherche à décrire le fonctionnement de la mobilité dans l'Ain pour en comprendre les mécanismes qui influencent les déplacements et ainsi identifier des leviers d'amélioration réalistes.

Le document vise à produire un **diagnostic territorial structuré, partagé et opérationnel** de la mobilité dans l'Ain qui pourra servir de base à tous les professionnels qui souhaitent travailler sur ce sujet.

Il cherche à mettre en évidence les fragilités économiques et sociales liées aux déplacements, notamment pour les ménages modestes et à analyser la mobilité comme condition d'accès à l'emploi, aux soins, aux services et aux droits.

Le présent diagnostic est complété par 3 autres diagnostics issus de notre étude :

- Un diagnostic 2 : qui présente **l'étude sociologique** menée auprès de 400 personnes considérées comme vulnérables
- Un diagnostic 3 : qui présente le résultat de 26 interviews auprès de **générateurs de déplacements** du département : Employeurs, établissements de santé …
- Un diagnostic 4 : **cartographique, qui répertorie toutes les solutions de mobilité dans l'Ain par EPCI** et met ainsi en lumière les **« zones blanches »** : les zones sans solutions de transport autre que covoiturage.

Tous ces documents feront l'objet d'une synthèse lors du bilan du projet Ain Tims mobilité

II. Cadre de l'étude

A. Le territoire étudié

Le diagnostic porte sur l'ensemble du département de l'Ain et des 14 EPCI établissements publics de coopération intercommunale qui le composent.

B. Précarité de mobilité, définition :

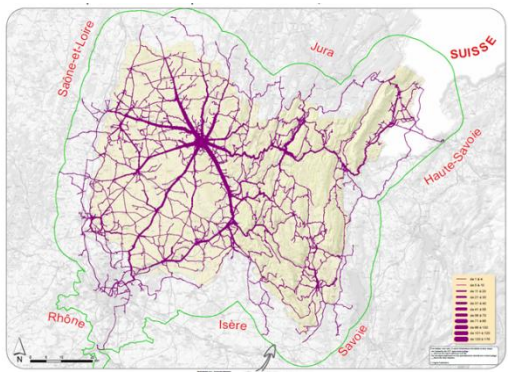
Notre projet portant en priorité sur les publics considérés comme précaires en mobilité, il nous était indispensable de nous interroger sur la définition de cette notion.

Dans notre étude, **Une personne est considérée en précarité de mobilité si elle ne parvient pas à faire certains de ses déplacements essentiels pour des raisons financières ou/et de santé.**

(voir partie 3)

PARTIE 1 : LES GRANDS DÉTERMINANTS TERRITORIAUX DE LA MOBILITÉ DANS L'AIN

L'Ain : un carrefour stratégique des flux nord–sud et transfrontaliers



Situé entre la métropole lyonnaise au sud et la frontière suisse à l'est, l'Ain occupe une position charnière dans les circulations régionales et nationales. Le département est traversé par plusieurs axes autoroutiers structurants : **A40** (axe Mâcon – Bourg-en-Bresse – Bellegarde, dite « autoroute blanche »), **A42** (Lyon – Pont-d'Ain), **A39** (Dijon – Bourg-en-Bresse), **A404** (Oyonnax – A40), ainsi que par la proximité immédiate de l'**A6** (axe Paris–Lyon) en limite ouest.

Cette configuration place l'Ain au croisement des flux entre le **couloir rhodanien** (Lyon – Méditerranée), le **nord et l'est de la France**, la **Suisse et l'Italie via le tunnel du Mont-Blanc**.

En matière de mobilité, cette situation produit un double effet. D'une part, elle facilite les déplacements longue distance et soutient l'implantation d'activités logistiques et industrielles en périphérie des grandes agglomérations. D'autre part, elle génère un trafic de transit important, notamment poids lourds, qui se diffuse sur le réseau secondaire, avec des impacts sur la sécurité et la qualité de vie.

Le territoire apparaît ainsi comme un **espace de passage et de connexion**, davantage structuré par les flux qu'il accueille que par une centralité propre. Cette fonction de carrefour renforce la dépendance à la voiture et au transport routier, tout en exposant le département aux décisions prises par les métropoles voisines et aux évolutions des grands corridors européens.

I. Les chiffres clé de l'Ain

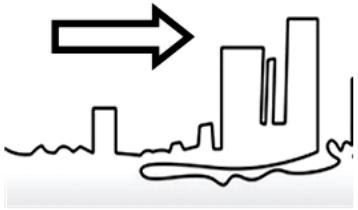
686 804 habitants

1% de la population française

14 EPCI

La mobilité = 1er émetteur de gaz à effet de serre du département (40%)

82% des salariés se déplacent en voiture



1/3 des salariés sortent du département pour travailler

+ 6000 habitants par an

5,2 % taux de chômage

quasi plein emploi

60 % des salariés en insertion n'ont pas le permis de conduire

21 % des emplois dans l'industrie

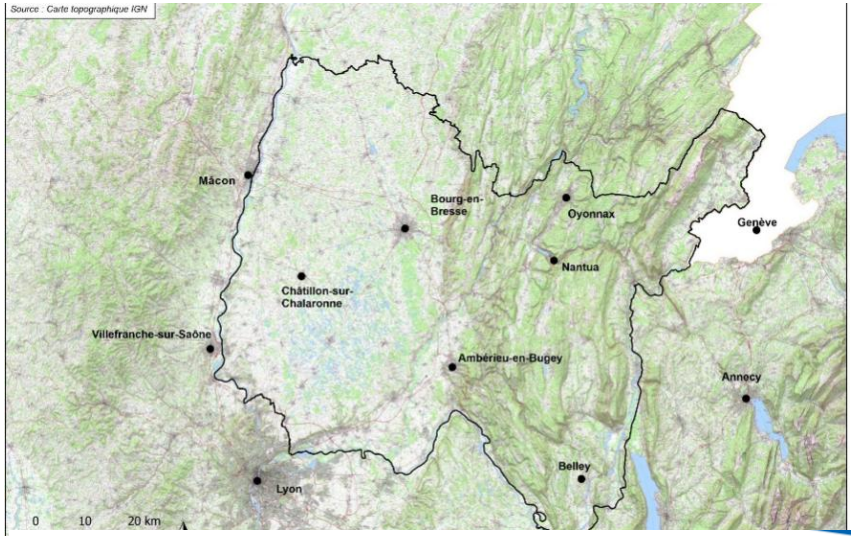
L'un des 1ers départements industriels de France

	Ain	France métropolitaine
Superficie en Km²	5762	**543 900**
Densité habitants/km	119,2 hab/km²	121 hab/km²
Population en 2024	686 804	66 142 961
Croissance démographique moyenne annuelle depuis 2016	+ 0,9 %	*+0,25 %*
Nombre de communes	392	34 875
Nombre d'EPCI	14	1254
Etablissements employeurs 2023	16481	
Emplois salariés privés sur le territoire en 2024	161 030	
Niveau de vie médian	24 810	23 080 €
Taux de chômage en 2024	5,6 % (+0,2 points sur 1 an) 22 760 personnes	7,3 % (+0,3 %)
Taux de pauvreté en 2024	10,8 %	14,9%
Nombre de personnes au RSA en 2023 -source	7 538 (stable)	1 820 000 Source
Proportion de personnes âgées de plus de 60 ans	24,3% de la population **(1/4)**	1/4 de la population

Environ
1/100ème de la France métropolitaine

Source : Hors-série Eco de l'AIN - L'Ain en chiffres 2025 + insee

II. L'Ain en 7 points clés :



⇢ Population des aires d'attraction des villes

Bourg-en-Bresse	**141 908**	**Châtillon-sur-Chalaronne**	**8 167**
Oyonnax	**53 635**	**Plateau d'Hauteville**	**6 531**
Ambérieu-en-Bugey	**31 063**	**Saint-Didier-sur-Chalaronne**	**4 667**
Belley	**24 558**	**Culoz-Béon**	**4 355**
Lagnieu	**8 602**		

Source : Insee, recensement de la population, 2020, dernières données disponibles (aires d'attraction des villes selon la définition 2020)
Aire d'attraction des villes : définit l'étendue de l'influence d'une ville sur les communes environnantes. Une aire est composée d'un pôle et d'une couronne.

1. Près d'un actif sur trois travaille en dehors du département,

Principalement vers Lyon et Genève. Cette situation renforce le positionnement de l'Ain comme territoire résidentiel fortement dépendant de pôles d'emploi extérieurs

2. Une forte croissance démographique

En 2026, le département de l'Ain compte environ **686 800 habitants**, avec une croissance démographique proche de **+1 % par an**, soit près de **6 000 habitants supplémentaires chaque année**. Cette dynamique soutenue exerce une pression directe sur le marché du logement et contribue à la hausse des loyers, en particulier dans les secteurs attractifs connectés aux métropoles voisines.

3. Il figure parmi les départements les plus industrialisés de France

4. Il affiche l'un des taux de chômage les plus faibles de France (10e rang).

5. C'est un pays de contrastes géographiques :

à l'ouest, des plaines avec un habitat diffus et dispersé ; à l'est, des secteurs de moyenne montagne où l'habitat est plus resserré dans les vallées.

6. De contrastes socio-économiques :

Le revenu moyen par habitant figure parmi les plus élevés de France (6e rang), en grande partie sous l'effet des salaires des travailleurs frontaliers suisses. Cette moyenne masque toutefois une progression des situations de précarité sur l'ensemble du territoire. Y compris dans ces zones frontalières, où le coût de la vie fragilise rapidement les ménages modestes non frontaliers.

7. Et des contrastes d'accès aux services :

L'Ain demeure un département semi-rural où l'accès aux besoins essentiels est relativement aisé pour les ménages installés dans les pôles urbains ou disposant d'un véhicule individuel. En revanche, l'absence de voiture constitue un facteur de restriction majeur pour les personnes qui habitent en zones peu denses où près d'un habitant sur six ne dispose pas de médecin traitant. L'accès aux soins, comme l'accès aux commerces, aux services administratifs ou aux loisirs, dépend fortement de la localisation résidentielle et de la capacité à se déplacer.

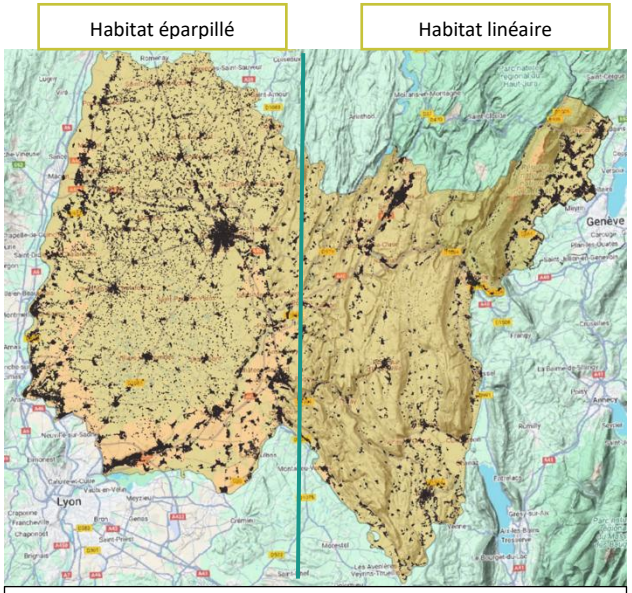
III. Géographie – topographie : Un département moitié plaine / moitié montagne

Le département de l'Ain comprend deux territoires aux reliefs contrastés :

- La plaine à l'ouest qui s'étend jusqu'à la vallée de la Saône, avec la Bresse au nord et le plateau de la Dombes au sud.
- La moyenne montagne à l'est : le Bugey.

1. En montagne : Un habitat concentré le long des vallées, compatible avec des transports en commun performants

L'Est du département est constitué de moyenne montagne, partie sud du massif du jura.
L'habitat y est beaucoup plus resserré dans les vallées qui représentent des axes de circulation naturels. Cette configuration spatiale est propice à l'organisation de transports en commun structurants.



Carte de l'implantation des bâtiments
Chaque point noir est un bâtiment (habitation ou autre type de construction)

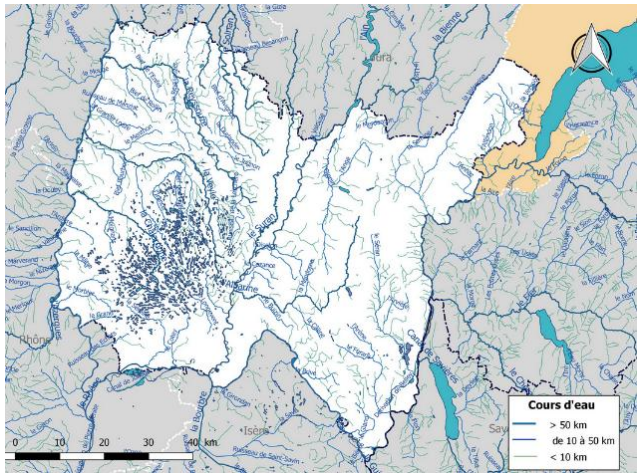
2. La plaine à l'ouest : Un habitat éparpillé et un relief compatible avec le vélo

Un habitat éparpillé en plaine, des transports en commun difficiles à organiser.

Les plaines de la Dombes et de la Bresse se caractérisent par de très nombreux villages et petites villes reliés entre eux par une toile d'araignée de routes secondaires. Les données recueillies auprès des grandes entreprises de ces secteurs montrent d'ailleurs que leurs salariés se déplacent sur un périmètre très large et dans toutes les directions.
Cet éparpillement de l'habitat rend l'organisation de transports en commun très compliquée et structurellement incomplète.

Un fort potentiel pour le développement du vélo : Par contre, le relief assez plat et la multitude de routes secondaires pourrait se prêter à une utilisation plus massive du vélo et en particulier du vélo électrique.
Pour le moment, cette solution est peu utilisée car les routes sont perçues (souvent à juste titre) comme dangereuses par les aindinois.
En effet ces petites routes assez calmes en journée sont utilisées, en heure de pointe par de nombreux automobilistes pressés d'aller au travail ou de rentrer chez eux.
Il y circule également de nombreux camions qui traversent le territoire ou se rendent dans les nombreuses entreprises, en particulier du secteur logistique qui se sont installées dans l'Ain au portes des grandes agglomérations sur un foncier moins cher.

3. L'eau dans l'Ain modèle le paysage et crée des points de passage stratégiques.



Les ponts comme points de passage obligés pour tous les modes de transport.

L'Ain est le département qui possède le plus d'eau de surface grâce en particulier au secteur de la Dombes et à ses étangs.

Mais en matière de mobilité ce sont surtout le Rhône au sud, la Saône à l'Est et la rivière d'Ain au centre qui constituent des frontières naturelles difficilement franchissables **vers les pôles d'attraction qui se trouvent souvent de l'autre côté du cours d'eau**.

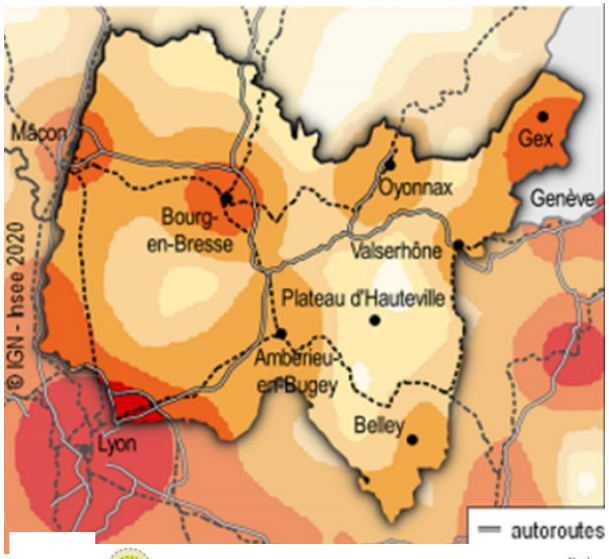
Les ponts constituent ainsi les **seuls points de franchissement** pour les automobilistes, pour le trafic de marchandises et pour les usagers des modes actifs, créant des itinéraires à fort trafic parfois dangereux pour les modes de mobilité alternatifs quand ils ne sont pas adaptés.

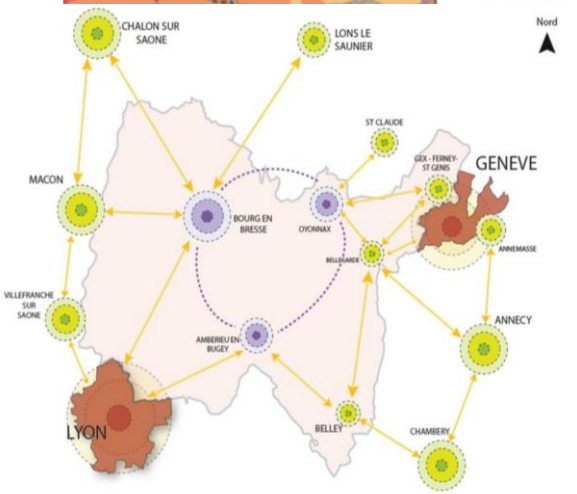
Ces points de passage contraints représentent ainsi des **nœuds stratégiques** dans l'organisation des déplacements à l'échelle départementale.

Leur potentiel reste à ce jour peu exploité. Ils pourraient, par exemple, constituer des emplacements pertinents pour l'organisation de points structurés de covoiturage ou d'intermodalité.
Ces coupures liées aux franchissements apparaissent aussi comme un frein structurel au développement d'itinéraires cyclables continus. Or, les observations de terrain montrent que, malgré des conditions de circulation parfois peu sécurisées, ces ouvrages sont quand même régulièrement empruntés par les cyclistes et utilisateurs de trottinettes dans des conditions de sécurité souvent délicates.

➔ Dans cette perspective, la création de **passerelles dédiées aux piétons et aux cycles**, lorsque les conditions techniques et environnementales le permettent, pourrait représenter un levier stratégique : sécuriser les traversées, améliorer la continuité des réseaux et contribuer à la décongestion partielle des axes routiers existants.

IV. Un territoire sous forte influence de ses puissants voisins





1. Une bonne partie du territoire dans la zone d'expansion urbaine de Lyon, Genève et Mâcon

Le département de l'Ain s'inscrit dans l'aire d'influence directe de plusieurs pôles urbains majeurs : **Lyon au sud, Genève à l'est**, ainsi que des centralités régionales comme **Chambéry et Mâcon**. Cette situation géographique structure fortement les dynamiques de déplacements. Une part significative des flux quotidiens converge vers ces métropoles, en particulier pour l'emploi : **près d'un tiers des actifs aindinois travaillent hors du département**. Les déplacements concernent également l'accès aux commerces spécialisés, aux équipements de santé de niveau supérieur, à l'enseignement supérieur et aux services administratifs structurants.

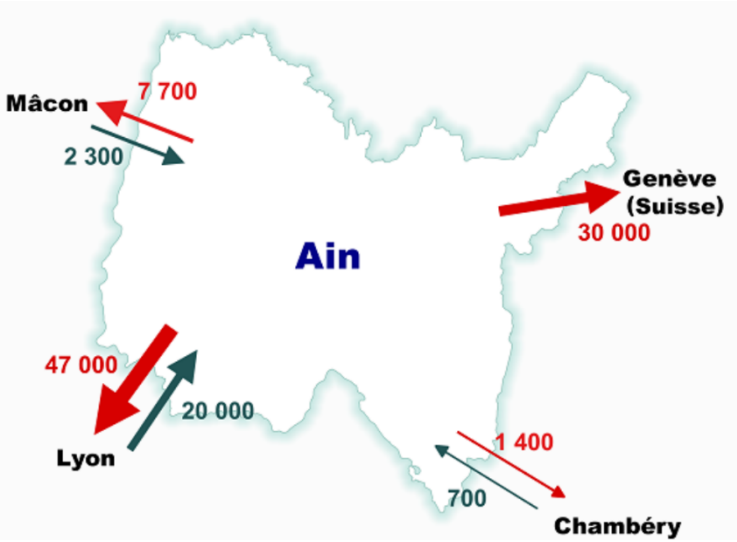
Parallèlement, l'Ain constitue une **zone d'expansion résidentielle** de ces agglomérations. L'attractivité repose sur des **loyers plus accessibles** et un cadre résidentiel moins dense. En 2021, **79,7 % de la population aindinoise réside en zone rurale**, contre 49,3 % à l'échelle nationale. Cette configuration favorise un **étalement urbain diffus**, marqué par la prédominance de maisons individuelles dispersées. Les ménages s'installent en périphérie des métropoles mais demeurent économiquement et fonctionnellement dépendants de celles-ci.

2. L'influence urbaine fait évoluer les pratiques de mobilité

Les habitants installés dans l'Ain sous influence directe des métropoles importent avec eux des **attentes nouvelles en matière de mobilité**. Habitués à des environnements urbains denses, ils expriment une demande croissante pour les **modes doux du quotidien**, notamment le vélo et la trottinette, ainsi qu'une demande de transports en communs fiables et structurants pour accéder aux grands pôles urbains.

Cette évolution culturelle reste toutefois confrontée à une organisation territoriale encore largement **structurée autour de la voiture individuelle**, qui demeure le principal outil de connexion entre habitat diffus et pôles d'attraction extérieurs.

3. Un tiers des actifs sortent du département pour travailler :



L'Ain connaît des flux domicile-travail massifs vers les territoires limitrophes. **35 % des actifs occupés aindinois travaillent hors du département** (insee.fr).

En 2016, **47 000 actifs se rendaient quotidiennement vers le pôle lyonnais**, 30 000 vers la **Suisse (dont Genève)**, ainsi que des flux plus modestes vers Mâcon et Chambéry (insee.fr).

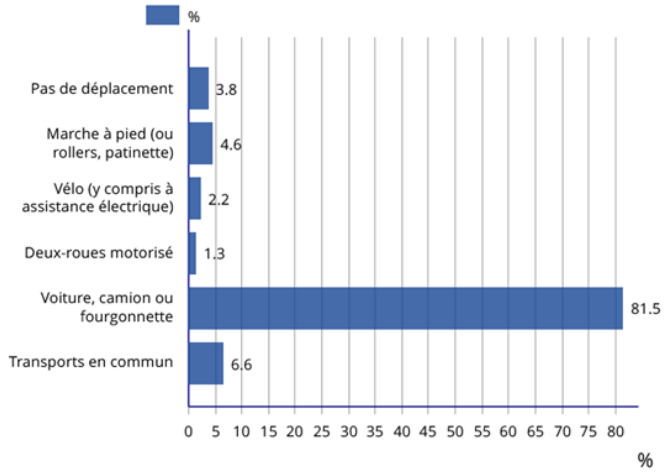
Cette dépendance structure les mobilités quotidiennes. Elle s'appuie très majoritairement sur l'automobile : **81,5 % des actifs de l'Ain utilisent la voiture pour leurs trajets domicile-travail**, contre 74 % en région (insee.fr).

4. Des salariés des centres urbains à la recherche de foncier et loyers plus abordables

L'installation dans l'Ain relève fréquemment d'un arbitrage économique : foncier et loyers plus accessibles, en contrepartie de distances plus longues.

Ce phénomène s'inscrit dans une dynamique nationale de périurbanisation. Entre 1999 et 2019, **la distance médiane domicile-travail des habitants du rural est passée de 9 à 13 km**, soit une hausse d'environ 4 km (+50 %). Cette évolution résulte à la fois de l'augmentation du nombre d'actifs résidant en zone rurale et de la concentration de l'emploi dans les pôles urbains (banquedesterritoires.fr 2023).

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2022



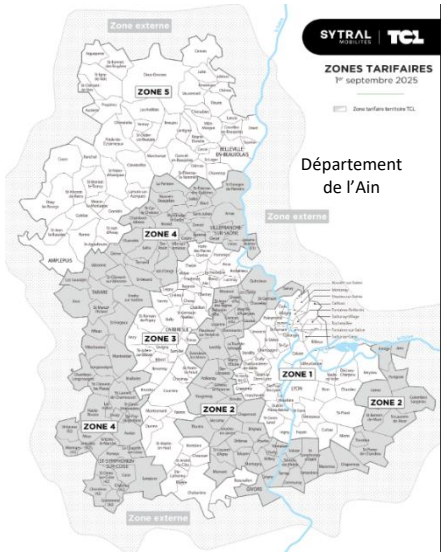
5. Une part modale des déplacements domicile-travail dominée par la voiture

Ce modèle repose sur trois conditions liées à la voiture individuelle : **accessibilité financière de la voiture**, **fluidité des grands axes**, **acceptation de temps de trajet élevés**.

Ce modèle reste performant tant qu'il est soutenable économiquement.

Par contre, il montre aujourd'hui des signes de fragilité pour une partie des ménages, notamment pour les plus modestes.

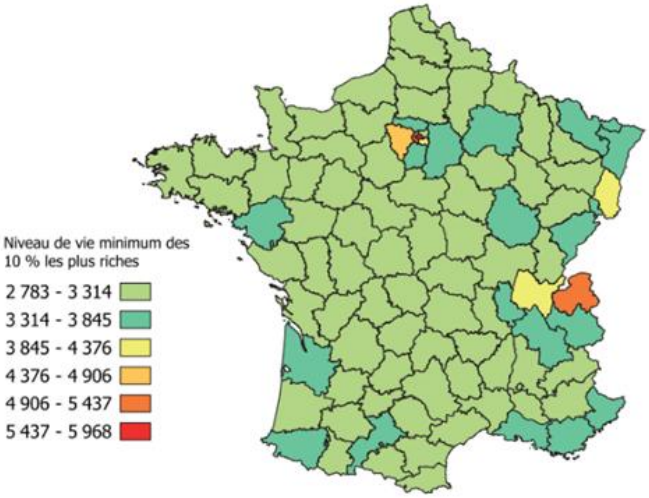
6. Des aindinois péri-urbains exposés aux restrictions de la voiture sans bénéficier des compensations



Les ménages aindinois sont particulièrement exposés aux restrictions de circulation et de stationnement décidées par les grandes agglomérations voisines, sans être pleinement intégrés aux politiques compensatoires (renforcement massif des transports urbains, abonnements sociaux métropolitains, infrastructures cyclables continues).

Cette situation crée un déséquilibre : **la contrainte réglementaire s'applique à un bassin de vie élargi, tandis que les solutions restent concentrées sur le cœur métropolitain**.

L'exemple de la métropole Lyonnaise *: la mise en place de la* ***Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon****, instaurée en 2020, limite l'accès des véhicules les plus anciens au cœur de l'agglomération. Ces mesures améliorent la qualité de l'air en centre-ville, mais concernent également des ménages péri-urbains qui n'ont pas d'alternative structurée.* ***Le réseau TCL couvre désormais un périmètre élargi sur toutes les autorités organisatrices de la mobilité du département du Rhône****, tandis que l'Ain, pourtant au cœur de la zone d'influence n'a pas été intégré au périmètre. Les habitants de communes aindinoises situées dans l'aire d'attraction lyonnaise ne bénéficient donc pas des mêmes dispositifs tarifaires ni de la même densité d'offre. Par exemple, l'offre ferroviaire reste contrainte en horaires : sur plusieurs axes reliant l'Ain à Lyon, les premiers trains circulent autour de 5h et les derniers départs interviennent avant 22h30, ce qui limite à la fois les alternatives pour les salariés en horaires décalés et les activités de loisir en soirée.*



7. Un niveau de vie moyen élevé mais très inégal

Du fait des frontaliers, le département de l'Ain présente le 6ème niveau de vie le plus élevé de France = 24 810 € en 2021. Cependant, il existe de fortes disparités entre les habitants du Pays de Gex qui ont le revenu médian le plus élevé du département (35 305 €), et ceux du Haut-Bugey – principalement composé d'ouvriers - qui disposent du plus faible (19 500€). Source Insee 2021

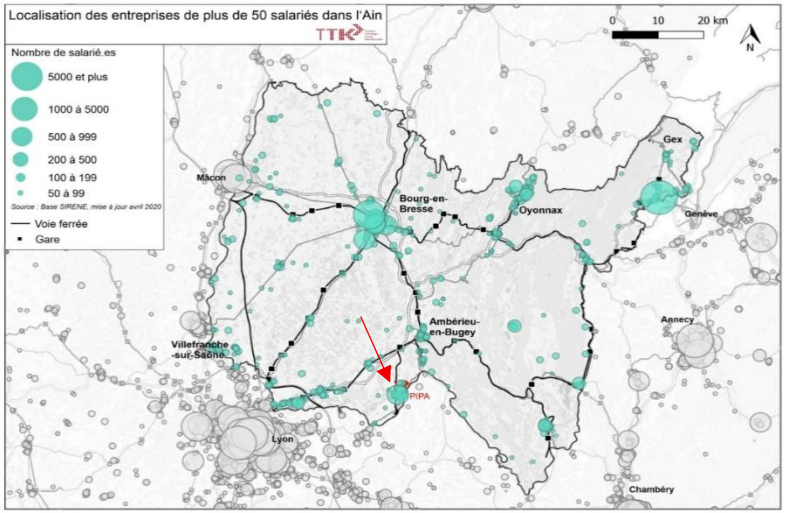
Et même au sein des territoires proches de la frontière suisse, ce chiffre cache des disparités de revenus considérables entre les frontaliers et les autres. Dans le Genevois Français, ce niveau de vie, gonflé par les salaires suisses, a pour conséquence d'augmenter considérablement le prix de la vie (loyers, achats) et met en difficulté financière des catégories de salariés qui, eux, sont payés aux salaires français. Être un jeune enseignant par exemple peut s'avérer très compliqué financièrement.

Ce territoire riche attire également de nombreux travailleurs pauvres, dont les revenus sont insuffisants par rapport au niveau de vie qui les plonge parfois dans de grandes difficultés financières.

V. Un département industriel et attractif, en situation proche du plein emploi

1. Une situation de quasi plein emploi

L'Ain se distingue par un dynamisme économique régulièrement souligné par la presse régionale et les publications institutionnelles. Selon les données de l'Insee le taux de chômage départemental s'établit autour de **5,7 % en 2023**, nettement en-dessous de la moyenne nationale (7,2%). Ce positionnement place le territoire dans une situation proche du plein emploi, avec des tensions de recrutement exprimées dans plusieurs filières.



2. L'un des département les plus industriels de France

Le département présente un profil industriel particulièrement marqué. L'Insee indique que **21 % de la population active est employée dans l'industrie**, contre environ **12 % en moyenne en France métropolitaine**. Le tissu productif repose notamment sur des pôles structurants comme la **Plastics Vallée à Oyonnax** ou le **Parc Industriel de la Plaine de l'Ain**, qui concentrent plusieurs milliers d'emplois.

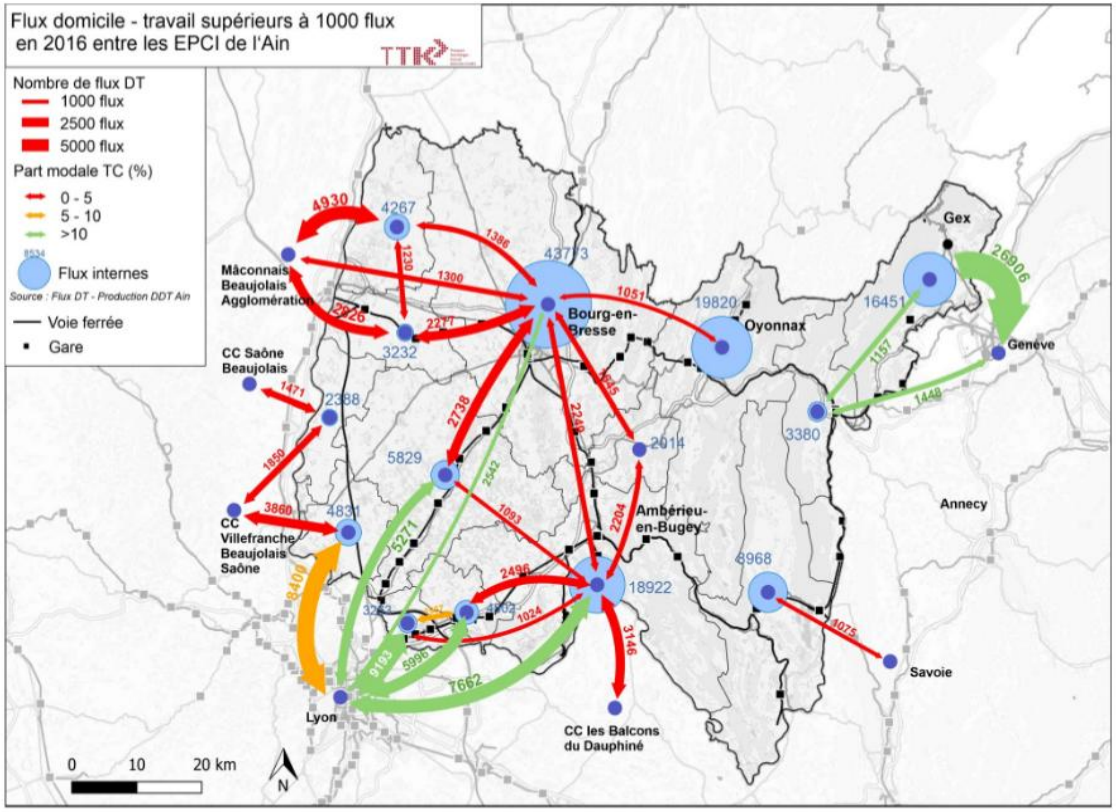
Cette attractivité économique repose en grande partie sur la **proximité immédiate des métropoles de Lyon et de Genève**, tout en bénéficiant d'un **foncier industriel plus accessible** et de réserves foncières encore disponibles. Le maillage autoroutier (A40, A42, A39) et la connexion aux grands corridors européens renforcent cette attractivité.

3. Des flux concentrés sur quelques pôles structurants, aux contraintes horaires fortes

Plusieurs secteurs concentrent des flux domicile-travail importants : la **logistique dans la vallée de la Saône**, l'**industrie dans la Plaine de l'Ain** (près de 9 000 emplois sur le PIPA) et les **emplois transfrontaliers vers la Suisse** (environ 30 000 actifs résidant dans l'Ain – Insee). Ces pôles génèrent des déplacements quotidiens massifs, souvent à l'échelle interdépartementale, voire internationale.

Ces emplois impliquent des **horaires décalés**, des **amplitudes journalières longues** et une implantation en zones d'activités périphériques, peu compatibles avec l'offre classique de transports collectifs. Sur la Plaine de l'Ain, des lignes ont toutefois été adaptées pour desservir le PIPA, avec des services débutant dès **4h30 le matin** et se terminant vers **22h**, afin de répondre aux contraintes des équipes en horaires décalés.

4. Des flux d'emplois à double sens :



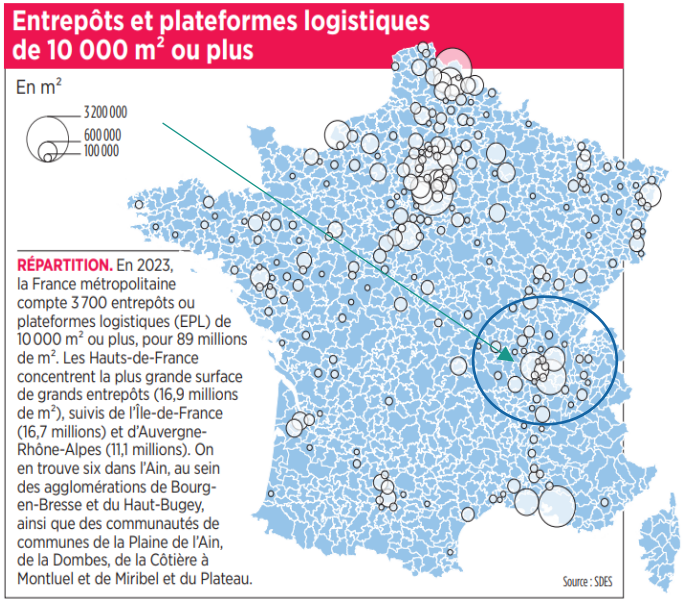
Le département de l'Ain compte environ **223 400 emplois**, dont **plus de 47 000 dans l'industrie**. Cette spécialisation s'appuie sur un maillage dense de **377 zones d'activités** et plus de **4 600 établissements industriels**, confirmant un tissu productif structuré et attractif (plateforme-iet.auvergnerhonealpes-entreprises.fr). Cette puissance industrielle génère des flux entrants significatifs. Par exemple, dans la zone de Saint-Vulbas (PIPA : Parc industriel de la Plaine de l'Ain), les emplois sont occupés majoritairement par des salariés résidant hors de la zone, dont 70 % proviennent d'autres communes de l'Ain, **mais aussi de territoires extérieurs à proximité** (insee.fr). Cette organisation illustre un fonctionnement en bassin d'emploi élargi, dépassant les limites communales et parfois départementales.

La part modale des transports en commun (TC) selon la destination :

Seuls les actifs travaillant dans les agglomérations lyonnaises et genevoises utilisent de façon significative les TC (+ de 10% de part modale). Ces choix sont sans doute liés aux contraintes d'utilisation de la voiture (saturations, stationnement) et justifiés par des infrastructures TC plus attractives. En revanche, les contraintes automobiles moins fortes pour les flux entre territoires moins denses, ne favorisent pas l'utilisation des TC.

Les employeurs interrogés reconnaissent que **l'accessibilité constitue un enjeu majeur de recrutement et de fidélisation**, notamment pour les postes industriels et logistiques. Néanmoins, les leviers d'action restent limités et peu mutualisés.

D'autre part, ils continuent à considérer la mobilité comme une responsabilité individuelle des salariés, alors qu'elle apparaît, dans les faits, comme un **facteur structurant de sécurisation des parcours professionnels.**



5. Un département de transit pour les marchandises :

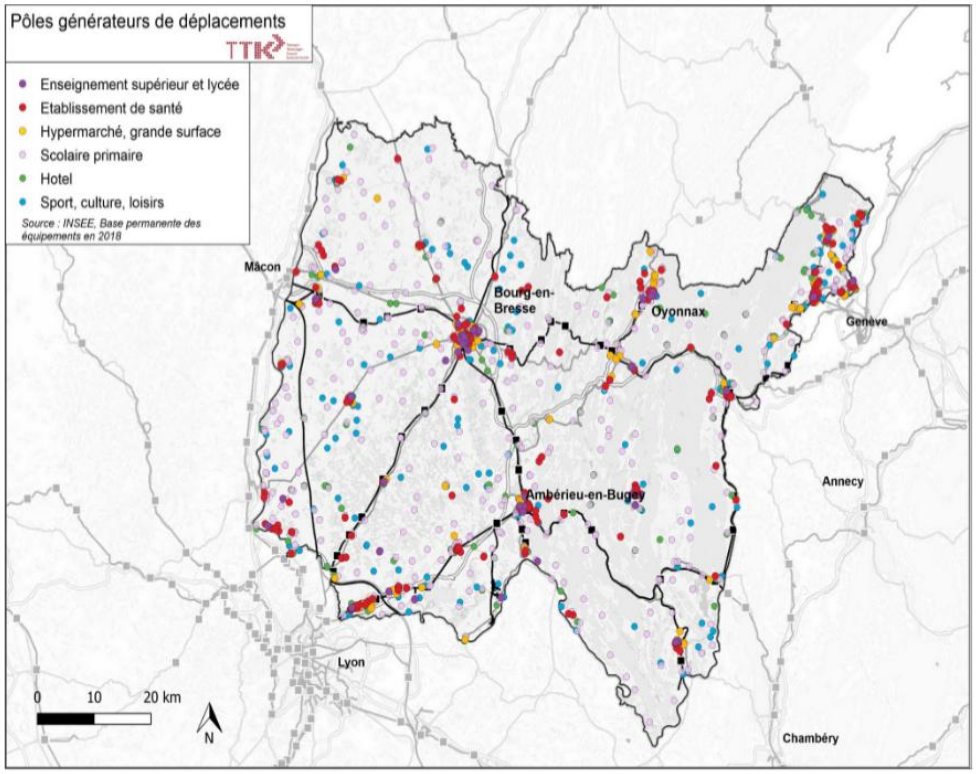
L'Ain possède 6 plateformes logistiques de 10 000 m² ou plus. Elles sont situées dans les agglomérations de Bourg-En-Bresse et du Haut-Bugey, ainsi que des communautés de communes de la Plaine de l'Ain, de la Dombes, de la Côtière à Montluel et de Miribel et du Plateau. De nombreuses plateformes logistiques plus petites sont également réparties le long des autoroutes structurantes du département, en particulier le long de l'A6.

6. Conséquences sur la mobilité :

Le modèle économique de l'Ain combine ainsi accessibilité métropolitaine, compétitivité foncière et spécialisation industrielle. Cette situation favorable à l'emploi génère toutefois des effets induits en matière de mobilité : allongement des distances domicile-travail, pression sur les infrastructures routières, insécurité liée au transit de camions et dépendance accrue à l'automobile pour accéder aux zones d'activités souvent situées en périphérie des centres urbains à des horaires souvent incompatibles avec des transports en commun.

VI. Les pôles générateurs de déplacements hors employeurs :

Les équipements générateurs de déplacements



Comme pour les emplois, une bonne partie des établissements générateurs de déplacements se concentrent autour des villes principales **externes au département.**

En interne au département de l'Ain :

Les établissements de proximité (scolaires, primaires et les sites de sport, culture ou loisirs) sont répartis assez uniformément sur le territoire.

Quelques territoires apparaissent toutefois à l'écart de ces pôles : secteurs montagneux du Bugey, nord de la Bresse ou centre de la Dombes.

Achats courants :

L'Ain conserve un tissu commercial spatialement bien réparti qui permet une part importante des achats qui restent effectués dans l'Ain :

Les ¾ des achats sont faits dans les commerces "physiques" de l'Ain en 2022

Les dépenses alimentaires : sont effectuées à 91% dans L'Ain. Les grandes surfaces de l'Ain captent 82% de ces dépenses.

Les dépenses de produits non alimentaires de consommation courante sont effectuées en majorité dans l'Ain mais aussi sur internet et dans les grands centres urbains voisins.

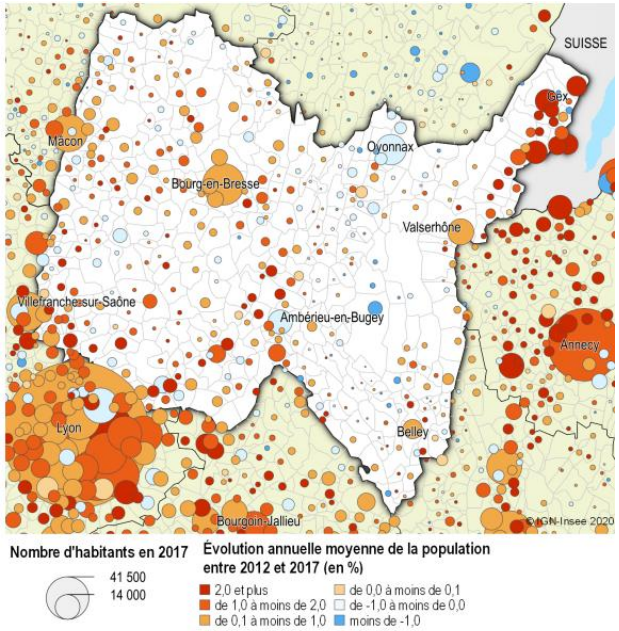
- 60% dans les commerces "physiques" aindinois dont 69% dans les grandes surfaces,
- 20% dans les magasins situés dans les départements limitrophes à l'Ain
- 20% sur Internet dont l'emprise a plus que doublé en 5 ans.

Le maillage commercial : 5 pôles commerciaux majeurs, une trentaine de pôles secondaires et plus de 80 pôles locaux.

Source : CCI de l'Ain chiffres clé 2024

VII. Une forte croissance démographique tirée par un foncier moins cher.

1. L'Ain gagne 6 000 nouveaux habitants par an depuis 10 ans :



L'Ain compte **686 804 habitants**, avec une croissance démographique de **+ 0,8 % par an entre 2016 et 2022**, l'une des plus dynamiques de la région (Insee *L'Ain en chiffres 2025*).

Cela représente chaque année, près de 6.000 personnes supplémentaires qui choisissent de venir habiter dans l'Ain, soit 59 000 nouveaux habitants en 10 ans (l'équivalent d'une ville comme Chambéry). Source : Insee + Hors-série Eco de l'AIN - L'Ain en chiffres 2025

2. Une croissance tirée par l'étalement urbain de Genève, Lyon et la vallée du Rhône.

Ce dynamisme démographique, qui perdure depuis plusieurs décennies, s'explique surtout par la forte attractivité des deux grandes agglomérations extérieures au département (Genève au nord-est et Lyon au sud-ouest) et leur desserrement urbain.

La plupart des villes sous l'influence de Genève (Saint-Genis-Pouilly, Gex, FerneyVoltaire et Divonne-les-Bains) enregistrent des taux de croissance très élevés (de + 2,0 % à + 5,9 % par an), plus de deux fois supérieurs à l'évolution départementale.

La croissance des grandes aires urbaines de Bourg-en-Bresse et de Mâcon (pour sa partie aindinoise) enrichit aussi la dynamique du département.

Par contre, certaines zones comme le haut et bas bugey (Oyonnax / Nantua et plateau de Hauteville) sont en décroissance.

3. Un habitat souvent éloigné des services du quotidien :

Le parc de logements est marqué par une forte prédominance de l'habitat individuel : **près de 72 % des résidences principales sont des maisons** (Insee, RP 2021). Par ailleurs, **près de 80 % de la population vit dans des communes rurales ou peu denses**, contre environ 49 % en France métropolitaine (Insee, grille communale de densité). Une part croissante des ménages est installée en dehors des pôles urbains structurants.

Cette configuration génère un fonctionnement en « villages ou villes dortoirs ». Dans de nombreuses communes, les commerces de proximité, services publics et professionnels de santé sont peu présents. **Les déplacements deviennent multiples et quotidiens** : travail, scolarité, soins, démarches administratives et achats essentiels.

On note toutefois que les nouvelles lois d'occupation des sols en vigueur depuis 2014 qui incitent à la densification des bourgs déjà existants rendent plus difficile la possibilité de coloniser les « zones d'habitat très dispersés ». De ce fait, les **nouveaux arrivants dans l'Ain s'installent désormais plutôt dans les ceintures urbaines et les bourgs ruraux**. Ces nouveaux habitants ne créent pas de nouveaux besoins de mobilité mais ils augmentent les besoins existants.

4. Conséquences sur l'aménagement du territoire :

L'Ain devrait **gagner 200 000 personnes d'ici 2050** selon les projections. Ainsi, les politiques d'aménagement du territoire, surtout dans la zone proche du Genevois (Pays de Gex), sont des enjeux cruciaux pour le département : maintenir la dynamique de construction de logements dans un contexte de hausse des prix du foncier, renforcer l'accès aux soins, préserver les ressources et les espaces naturels et bien sûr de la mobilité…

À court terme, la construction du nouvel EPR du Bugey (2026-2029), avec environ 9 000 emplois attendus au pic du chantier, accentuera encore les besoins en logement et en déplacements sur la Plaine de l'Ain.

5. L'habitat social :

En 2023, l'Ain comptait **48 874 logements sociaux** (+1,4 % sur un an), mais la demande progresse plus vite que l'offre : **21 415 personnes étaient en attente fin 2024** (+11 % en un an), dans un contexte de production ralentie et de faible rotation du parc, particulièrement tendu dans le Pays de Gex et la Côtière (ADIL, *L'Ain en chiffres 2024*).

Par ailleurs, 48 % des communes concernées respectent les obligations SRU (proportion proche de la moyenne nationale), mais la pression sociale demeure forte. Enfin, **317 places d'hébergement d'urgence sont disponibles dans l'Ain, complétées par 230 en période hivernale pour 790 admissions en 2023** (+5 % sur un an) (SIAO 01, *L'Éco de l'Ain 2025*).

La tension sur le logement social accentue les enjeux de mobilité. La demande progresse dans les secteurs les plus accessibles financièrement, souvent situés en périphérie et **éloignés des bassins d'emploi**. Les acteurs sociaux constatent que des ménages sont fréquemment orientés vers des secteurs **mal desservis en transports collectifs**, **rendant la motorisation quasi indispensable**. Le logement conditionne alors fortement l'accès à l'emploi et aux services. À l'inverse, l'absence de solution de mobilité fiable limite les possibilités de relogement ou d'insertion professionnelle, créant un enchaînement de vulnérabilités.

NB : lors de notre étude cartographique, nous avons mis en parallèle l'habitat social et les lignes de transport collectif présentes sur le territoire. Cette analyse met en évidence une situation contrastée. La majorité des logements sociaux est située dans ou à proximité immédiate des agglomérations. Ces secteurs bénéficient d'une desserte en transports collectifs, même si celle-ci reste parfois contrainte en fréquence ou en amplitude horaire.

Toutefois, certains logements sociaux apparaissent situés en dehors de tout périmètre de desserte opérationnelle. Dans ces cas, l'absence de solution de mobilité alternative rend la motorisation quasi indispensable.

VIII. La population aindinoise par tranche d'âge :

L'Ain représente 1% des habitants de la France métropolitaine.

La population totale

FIN 2021

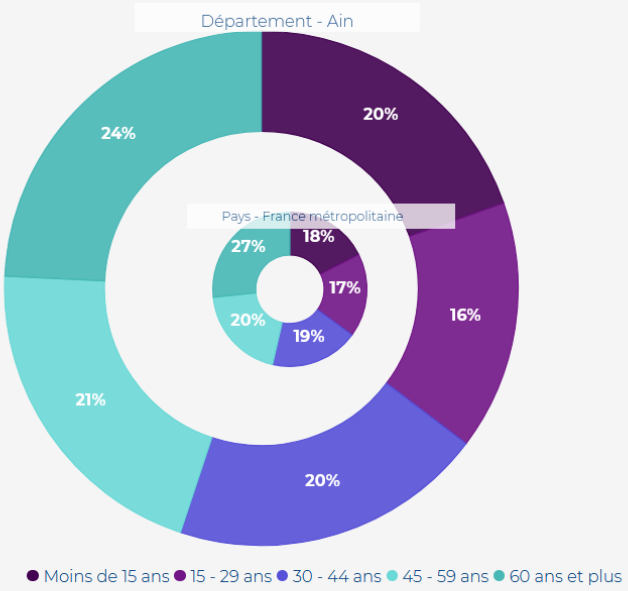
Département - Ain		Part dans Pays - France métropolitaine	Pays - France métropolitaine	
663 202 habitants	+5,0 % sur 5 ans	1,0%	67 406 310 habitants	+1,8 % sur 5 ans

La population active

FIN 2021

Département - Ain		Part dans Pays - France métropolitaine	Pays - France métropolitaine	
323 537 actifs	+4,7 % sur 5 ans	1,0%	31 179 226 actifs	+1,4 % sur 5 ans

Répartition par tranche d'âge



Volume	Département - Ain	Pays - France métropolitaine	Part dans Pays - France métropolitaine
Moins de 15 ans	130 111	11 848 779	1,1 %
15 - 29 ans	104 035	11 784 126	0,9 %
30 - 44 ans	131 300	12 506 784	1,0 %
45 - 59 ans	136 977	13 297 729	1,0 %
60 ans et plus	160 778	17 968 892	0,9 %

Evolution sur 5 ans	Département - Ain	Pays - France métropolitaine
Moins de 15 ans	+1,6%	-2,5 %
15 - 29 ans	+0,6%	0,0 %
30 - 44 ans	+2,2%	-1,4 %
45 - 59 ans	+5,5%	+0,9 %
60 ans et plus	+13,1%	+9,6 %

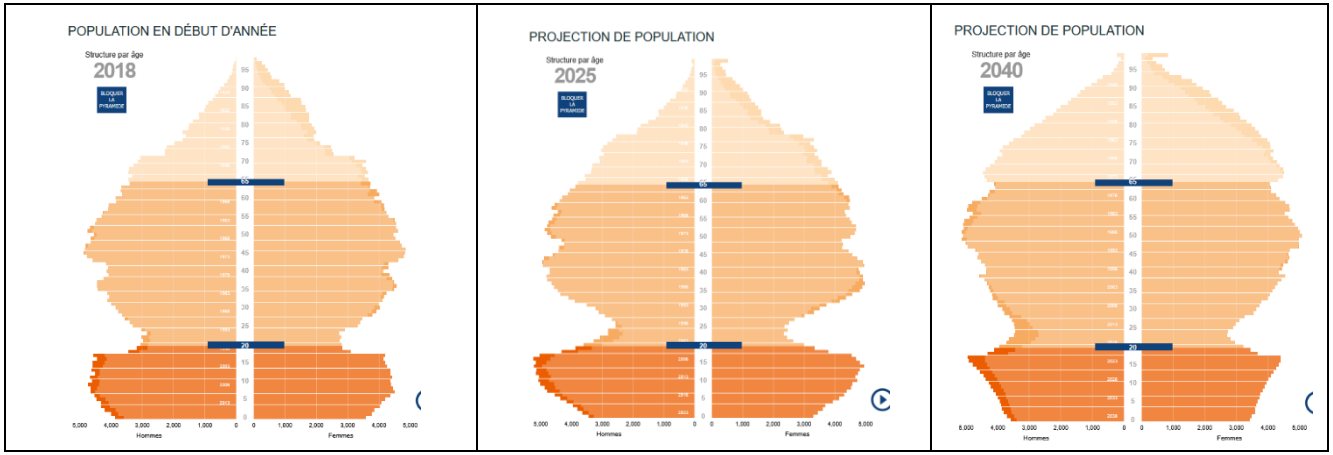
1. Une population aindinoise plus jeune mais qui vieillit plus vite qu'ailleurs :

Une part importante des **6 000 nouveaux habitants annuels** est constituée de jeunes actifs, attirés par le dynamisme économique et l'accessibilité résidentielle du département. Ces installations se concentrent principalement dans les secteurs sous influence de **Lyon et du Genevois français**, qui présentent les taux de croissance les plus élevés.
La population aindinoise demeure donc **plus jeune que la moyenne nationale** :

- **30 % des habitants ont moins de 25 ans**, grâce à une forte présence de familles et d'actifs en âge de travailler, caractéristique d'un territoire péri-urbain et dynamique sur le plan de l'emploi.

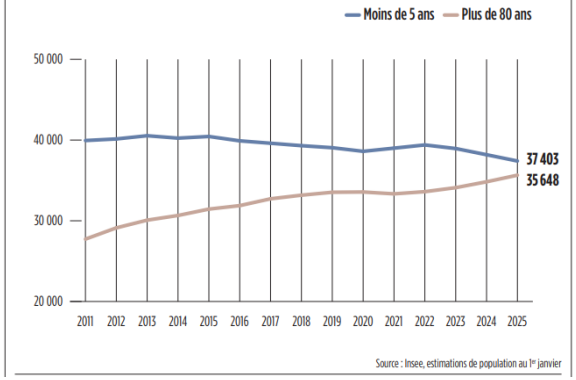
Toutefois, le vieillissement s'accélère : la population des **60 ans et plus a augmenté de 13 % en cinq ans** (contre + 9,6 % en France métropolitaine), et celle des **45 ans et plus de 5,5 %** (contre + 0,9 % au niveau national).
L'Ain combine ainsi une structure démographique relativement jeune et une dynamique de vieillissement rapide, ce qui impliquera des **adaptations progressives de l'offre de mobilité**, notamment en matière d'accessibilité et de maintien de l'autonomie.

Pyramide des âges des aindinois entre 2018 et 2040
Source Insee Pyramide des âges



2. Un vieillissement de la population aux multiples conséquences de mobilité

Évolution de la proportion des enfants de moins de cinq ans et des adultes de plus de 80 ans



Le vieillissement constitue l'un des faits démographiques majeurs du département. En 2021, **160 778 habitants de l'Ain ont plus de 60 ans**, soit une progression de **+ 13,1 % en cinq ans**, contre + 9,6 % en France métropolitaine. Sur une période plus longue, la hausse est encore plus marquée : **+ 51 % entre 2006 et 2021**. Les plus de 60 ans représentent désormais **24,3 % de la population**, contre 19 % en 2006 (*L'Ain en chiffres 2024*).

La tranche des **45-59 ans** progresse également plus rapidement que la moyenne nationale (+ 5,5 % contre + 0,9 %), annonçant mécaniquement une poursuite du vieillissement à moyen terme.

Les projections de l'Insee (2021) confirment cette dynamique : le nombre de **75 ans et plus serait multiplié par 2,5 d'ici 2050** (soit environ **123 000 seniors**).

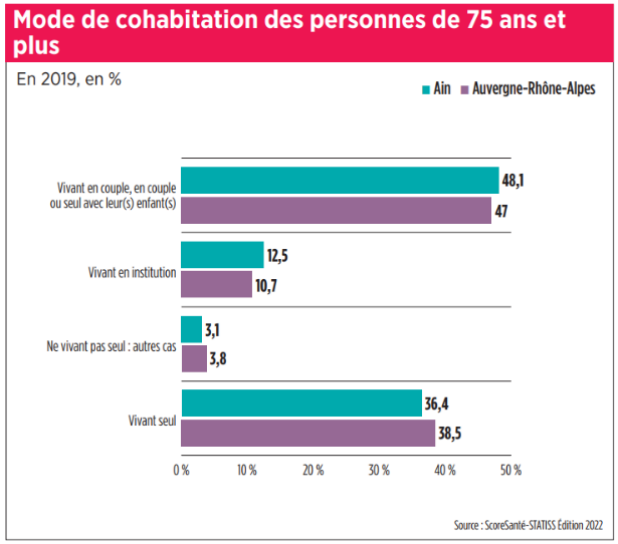
Dans le document Plan Seniors 01 : de 2023 à 2028. Le Conseil département dresse ce constat sur la mobilité des seniors dans l'Ain :

« Dans un territoire majoritairement péri-urbain et rural, cette transition démographique renforce les risques d'isolement. Le manque d'offre de transport impacte directement l'accès aux soins, aux services de répit, aux loisirs et aux structures d'hébergement. »

Les constats sont explicites :

- plus d'un tiers des répondants estiment que l'accès aux transports constitue un besoin élevé ou très élevé ;
- **25 % des seniors déclarent rencontrer des difficultés de déplacement** ;
- Il est noté que les transports sanitaires ne sont pris en charge uniquement dans le cadre des affections de longue durée ;
- Certains dispositifs comme *Sortir Plus* (AGIRC-ARRCO) existent mais ne couvrent pas l'ensemble des besoins.

3. Vieillissement et mobilité : deux transformations structurelles à anticiper



Le vieillissement rapide de la population entraîne des conséquences directes sur l'organisation des mobilités territoriales.

- **Anticiper la perte d'autonomie et prolonger la capacité à se déplacer**

Les seniors utilisent majoritairement la voiture jusqu'à environ 75 ans, puis leurs déplacements diminuent fortement (cerema.fr). Or, en milieu peu dense, la voiture demeure déterminante pour accéder aux services : **90 % des personnes âgées disposent d'un véhicule dans les ceintures urbaines et le rural dispersé**, mais près de **48 % des 85 ans et plus n'en ont plus** (insee.fr).

L'enjeu consiste donc à **anticiper la transition avant la rupture**, en développant le plus tôt possible, donc à partir de l'âge de la retraite :

- L'apprentissage et la pratique sécurisée du vélo (notamment électrique),
- La familiarisation progressive aux transports collectifs,
- Des dispositifs d'accompagnement au changement de mobilité dès 60-65 ans.

Les travaux du Cerema rappellent que la mobilité conditionne directement la qualité de vie des seniors et doit être intégrée en amont dans les politiques locales (cerema.fr).

➔ Dans cette perspective, **le passage à la retraite pourrait constituer un moment stratégique d'accompagnement**. Cette période offre une fenêtre d'opportunité pour **proposer des apprentissages aux mobilités alternatives** : utilisation des transports collectifs, découverte du transport à la demande, initiation au vélo à assistance électrique, sensibilisation au covoiturage ou aux services existants. L'enjeu est d'élargir progressivement le panel de solutions mobilisables avant qu'une situation de rupture ne survienne. Anticiper plutôt que subir permettrait de sécuriser les parcours de vie, de maintenir l'autonomie plus longtemps et de limiter les situations d'isolement.

- **Des mobilités professionnelles en forte croissance autour du domicile des seniors**

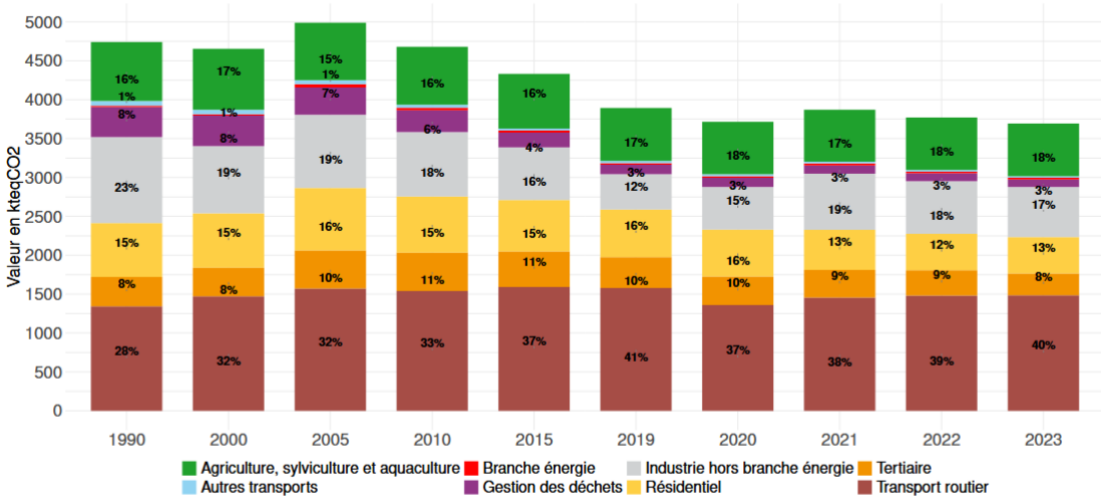
Le maintien à domicile est privilégié par les politiques publiques. Fin 2022, **813 000 aides à domicile étaient financées par les départements en France** et les besoins en personnel accompagnant vont fortement augmenter avec le vieillissement.

Or, **85 % des aides à domicile utilisent leur véhicule personnel pour leurs tournées** (lemonde.fr). Cette dépendance automobile rend le modèle économiquement fragile, particulièrement dans les territoires étendus où les distances sont importantes.

➔ l'accompagnement à l'acquisition de solutions de déplacement adaptées et moins émettrices, telles que la voiture électrique, les véhicules intermédiaires ou le vélo à assistance électrique pourrait constituer un levier pour sécuriser leurs déplacements à coût raisonnable et garantir la continuité des services.

IX. Les émissions de gaz à effet de serre de l'AIN

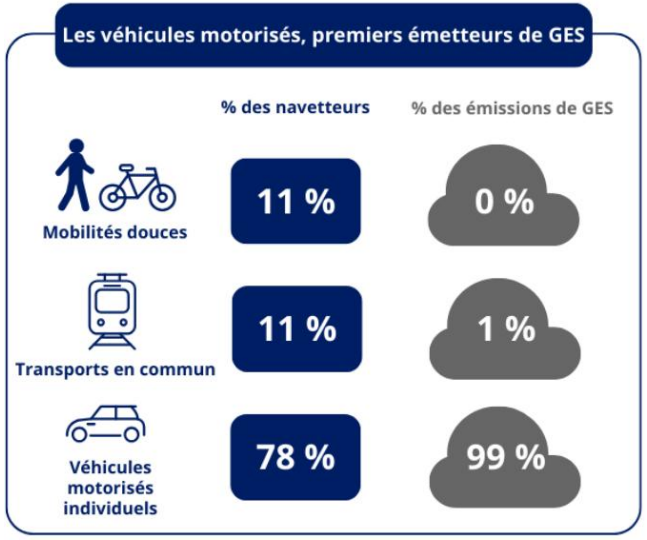
Évolution de la part sectorielle dans les émissions totales de GES dans l'Ain

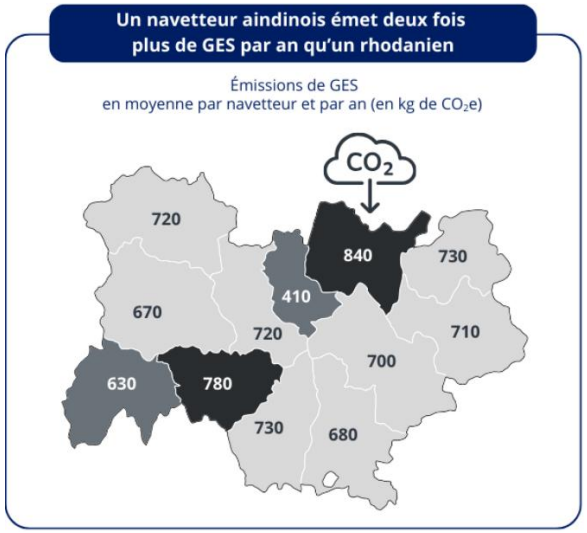


En 2023, les transports, avec 40 % des émissions de gaz à effet de serre du département représentent le secteur le plus émetteur.

Parmi eux, la voiture individuelle est responsable de plus de la moitié (56%) des émissions.

Source : ORCAE





Au regard des distances parcourues et du mode de transport qu'ils utilisent (la voiture), les aindinois émettent 840 kg de CO^2 par an pour leurs trajets domicile-travail. Source : insee

Soit deux fois plus que leurs voisin du département du Rhône qui bénéficient d'un maillage dense de transports en commun.

Ce sont aussi les plus émetteurs de GES de la région, ce qui montre l'urgence de décarboner en priorité ces territoires dépendants des grands centres urbains.

X. Conclusion : Une organisation territoriale structurée par et pour la voiture

L'Ain ne s'est pas seulement adapté à la voiture, il s'est organisé autour d'elle.

Dans l'Ain, l'ensemble des déterminants territoriaux – habitat diffus, polarisation externe, zones d'activités périphériques – a façonné un modèle de mobilité largement centré sur la voiture individuelle. Ce modèle a longtemps été performant, économiquement soutenable pour la majorité des ménages et adapté aux contraintes spatiales d'un département étendu et peu dense.

Aujourd'hui, plusieurs signaux de fragilité apparaissent :

- hausse des coûts de carburant et d'entretien des véhicules qui pénalisent surtout les ménages modestes.
- allongement des distances domicile-travail (+ 42 % entre 1999 et 2019),
- précarisation d'une partie des actifs, notamment en contrats courts ou à temps partiel.

Dans l'Ain, comme dans la plupart des zones rurale, le « système voiture » a longtemps été cohérent et performant. Il demeure aujourd'hui majoritaire et fonctionnel. Mais il repose sur une dépendance automobile structurelle.

Pourtant, les acteurs sociaux et économiques rencontrés observent une montée progressive des situations de vulnérabilité liées à la mobilité. Pour certains ménages modestes, **la voiture constitue à la fois un outil indispensable d'accès à l'emploi et un poste de dépense susceptible de déséquilibrer durablement le budget.**

➔ Plusieurs pistes d'amélioration ressortent des constats établis qui mettent en évidence le besoin de solutions alternatives à la voiture performantes mais aussi lisibles et accessibles à tous.

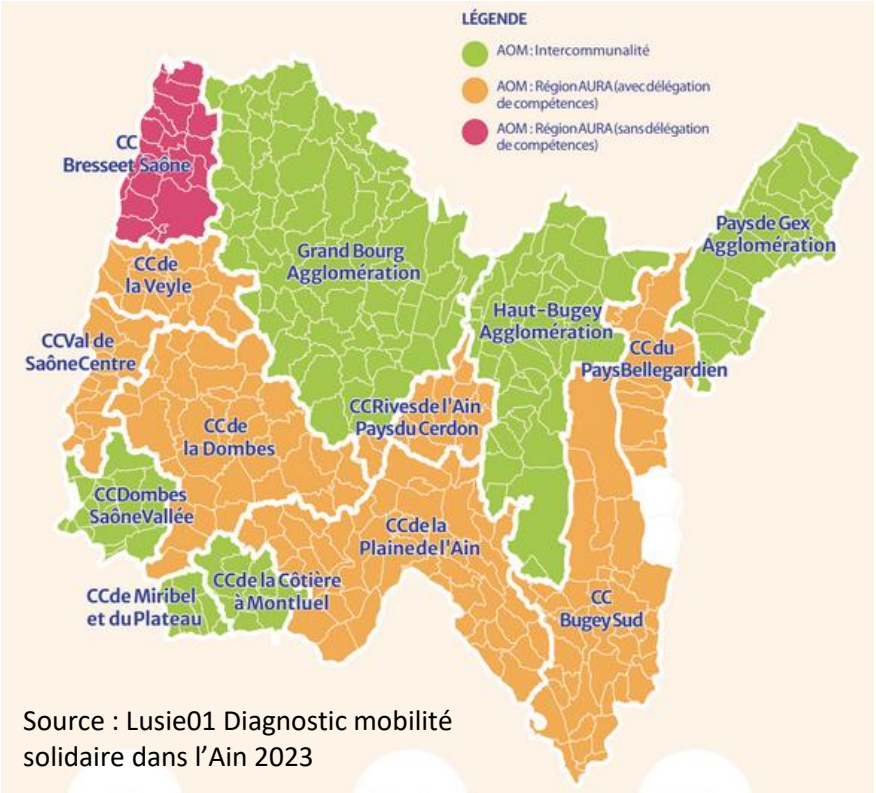
➔ . Le renforcement de la fréquence des transports collectifs, notamment dans les secteurs de montagne où une part importante des habitations est déjà desservie, apparaît prioritaire. Le train demeure le mode le plus performant comme alternative à la voiture individuelle : une augmentation des dessertes, notamment vers Lyon, et la mise en œuvre effective d'un RER lyonnais autour des grandes agglomérations constitueraient des leviers structurants.

➔ Enfin, une réflexion sur la « démobilité » s'impose : rapprocher les services de l'habitat, revitaliser les centres-bourgs et réimplanter commerces et services afin de réduire les distances contraintes.

PARTIE 2 : LES SOLUTIONS DE TRANSPORT DANS L'AIN

I. Organisation de la compétence mobilité dans l'Ain depuis la LOM

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a généralisé la désignation d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire national à compter du 1er juillet 2021. Deux niveaux pouvaient exercer cette compétence : l'intercommunalité ou, à défaut, la Région, par substitution.



Source : Lusie01 Diagnostic mobilité solidaire dans l'Ain 2023

Dans l'Ain, **six EPCI ont choisi de prendre ou de conserver la compétence mobilité** et sont ainsi devenus (ou restés) AOM sur leur périmètre. Ils assurent à ce titre l'organisation et le développement de services de mobilité à l'échelle de leur bassin de vie.

Les autres EPCI n'ont pas pris la compétence. Dans ces territoires, **la Région Auvergne-Rhône-Alpes est devenue AOM par substitution.** Elle organise désormais :

- les services réguliers interurbains (cars régionaux),
- le transport ferroviaire régional (TER),
- Les transports scolaires.

Toutefois, la situation n'est pas binaire. **La majorité des EPCI non-AOM ont contractualisé avec la Région** afin de conserver une capacité d'intervention locale sur certains volets de la mobilité. Ces conventions portent notamment sur :

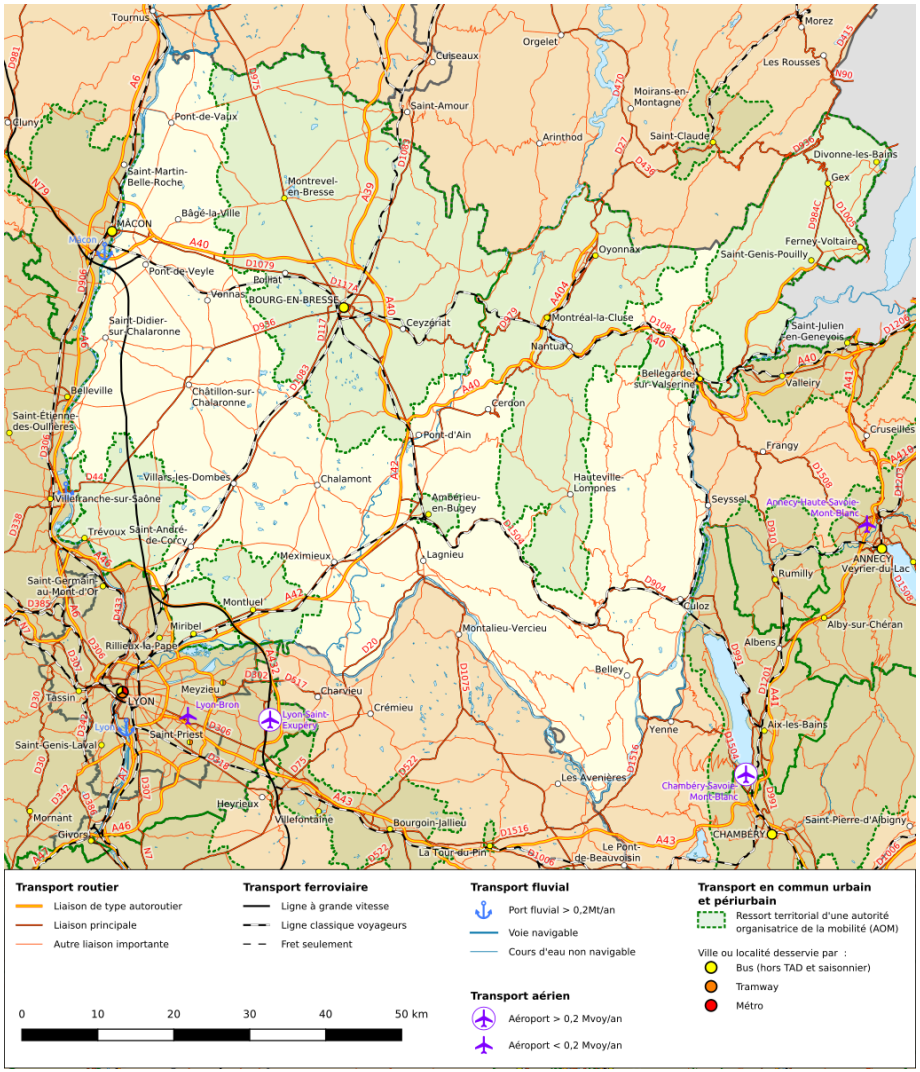
- le développement des mobilités actives (aménagements cyclables, services vélo),
- le soutien au covoiturage,
- la mise en place de services spécifiques, comme le transport à la demande (TAD),
- des expérimentations locales adaptées aux besoins du territoire.

Ce fonctionnement crée une organisation à plusieurs niveaux :

- la Région, chef de file, structure l'offre lourde et interterritoriale ;
- les EPCI AOM pilotent une politique mobilité intégrée ;
- les EPCI non-AOM interviennent par convention, sur des segments ciblés.

Sur le terrain, **cette configuration génère des réponses différenciées selon les territoires, mais aussi une lisibilité variable et compliquée pour les acteurs locaux et les usagers**, notamment sur le périmètre exact des responsabilités et des marges de manœuvre de chacun.

II. L'Ain : un laboratoire territorial de la mobilité :



1. Un foisonnement de solutions alternatives :

Avec ses **14 EPCI**, le département de l'Ain constitue un terrain d'expérimentation particulièrement dense en matière de mobilités alternatives. Toutes les collectivités ont progressivement déployé un bouquet de solutions complémentaires aux services régionaux : transport à la demande, réseaux urbains expérimentaux, lignes de covoiturage structurées, lignes de stop organisées, autopartage ou services vélo, etc…

Plusieurs initiatives locales illustrent cette dynamique comme les lignes de covoiturage « Covoit'ici » de la Plaine de l'Ain, qui fonctionnent 7 jours sur 7, de 4h à 22h, sans réservation (covoitici.fr), ou les « points stop » de Bugey Sud pour pratiquer l'auto-stop entre habitants pour n'en citer que deux.

Cette accumulation d'initiatives positionne l'Ain comme un **territoire test**, où coexistent solutions institutionnelles classiques et dispositifs innovants. La contrepartie de cette richesse **est une complexité croissante de l'offre,** qui interroge désormais **la lisibilité globale du système pour les usagers**.

2. L'Ain est au centre d'un réseau de communication performant :

- 350 km de réseaux autoroutiers
- 8 gares TGV et 38 gares TER
- 2 aéroports internationaux (hors département)

Le temps d'accès moyen aux aéroports internationaux est de moins d'1h30, celui aux échangeurs autoroutiers de 20 minutes environ.

Ainsi, Bourg-en-Bresse se trouve à :

- 1 heure en voiture et en train de **Lyon**,
- 40 minutes en voiture et environ 25 minutes en train de **Mâcon**,
- 1h30 en voiture et en train de **Genève**,
- 4h00 en voiture et **2h00 en train** de **Paris.**

III. L'information et l'accompagnement à la mobilité dans l'Ain :

Face à la très grande diversité des solutions de mobilité disponibles sur le territoire, l'accès à l'information est primordial.

1. Le Guichet unique mobilité

Guichet Unique : 04 74 45 16 46
info@alec-ain.fr

Porté par le Département de l'Ain et animé par l'ALEC de l'Ain, le guichet unique mobilité est là pour recueillir toutes les demandes de renseignements de mobilité des aindinois.

Il apporte des informations de premier niveau et oriente les demandes plus spécifiques vers les interlocuteurs compétents.

2. LUSIE01, la Plateforme de mobilité solidaire de l'Ain.

LUSIE01 L'union des Structures d'Insertion par l'Activité Economique de l'Ain es un collectif qui regroupe 80% des Structures d'Insertion par l'Activité Economique de l'Ain (SIAE) du département de l'Ain.

Elle anime le site internet mobilib01 qui regroupe toutes les solutions de mobilité dans l'Ain

Depuis 2018, elle porte une Plateforme Mobilité solidaire qui permet :

- Un premier niveau d'informations mobilité à tous les aindinois qui en font la demande.
- Un accompagnement spécifique de mobilité pour tous les salariés des structures d'insertion adhérentes à LUSIE01.

Elle propose à ces salariés des formations à la mobilité (permis de conduire, remise en selle), des aides au déplacements, des prêts de matériel : vélos trottinettes et des accompagnements personnalisés pour résoudre des problèmes spécifiques de déplacements.

Lusie01 a également publié en 2023 un diagnostic de la mobilité solidaire dans l'Ain consultable ->ici<-

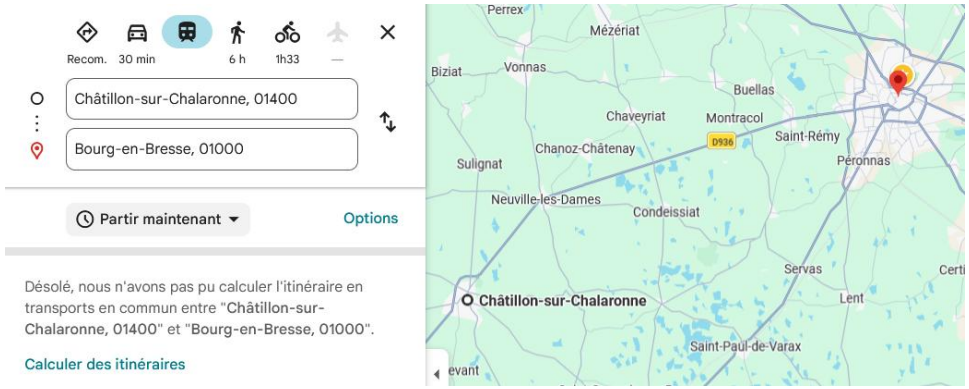
3. Les sites internet

Deux sites internet généralistes regroupent toutes les solutions de mobilité dans l'Ain: mobilib01 le site de référence grand public animé par Lusie01et Mobilite-ain.fr, animé par L'ALEC de l'Ain, plutôt destiné à un usage par les professionnels

Les sites internet des communautés de communes et d'agglomération : presque tous les EPCI de l'Ain ont rassemblé toutes les solutions de mobilité de leur territoire sur leur site internet.

Le site Oura, de la région Auvergne-Rhône-Alpes et son application mobile, rassemble toutes les solutions de transport en commun de la région et propose un calculateur d'itinéraire performant. Par contre, ce site n'est pas exhaustif puisqu'il ne tiens pas compte des offres très locales comme le TAD, le covoiturage ou les modes doux.

La Région propose également un numéro unique de renseignement pour toute question concernant les transports en commun.



4. L'information mobilité sur Google maps ou Mappy : un point de fragilité majeur

Les entretiens conduits dans le cadre de l'étude montrent que la grande majorité des usagers recherchent leurs informations de déplacement via des outils grand public, en premier lieu **Google Maps**, et plus marginalement **Mappy**. Ces applications constituent aujourd'hui la porte d'entrée principale vers l'offre de mobilité, y compris en milieu rural.

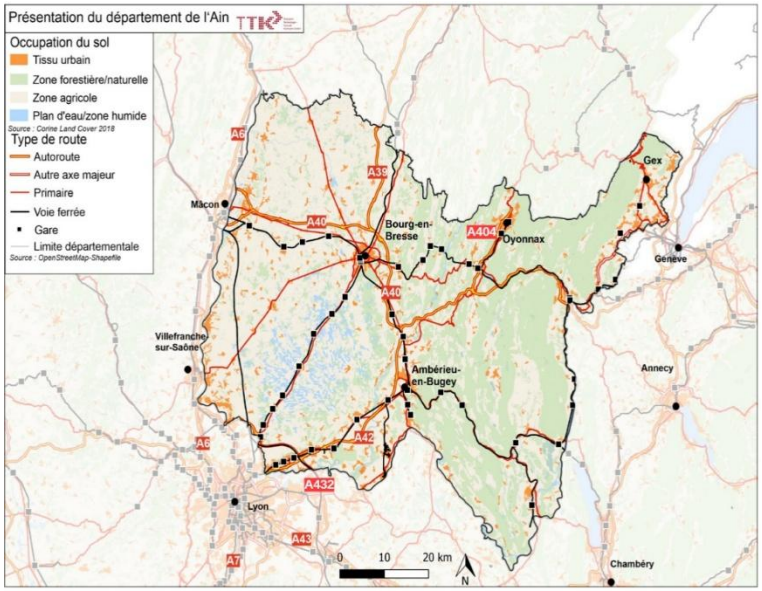
Dans ce contexte, nous avons vérifié la présence de l'offre locale dans ces outils. Il apparaît que **la plupart des lignes de bus locales ainsi que les cars régionaux desservant le département ne sont pas référencés sur Google Maps**. Cette absence ne signifie pas une inexistence de l'offre, mais une **non-visibilité numérique** de celle-ci dans les canaux effectivement utilisés par la population.

Ce décalage crée un problème d'accessibilité informationnelle. Une offre non intégrée aux principaux calculateurs d'itinéraires est, de fait, peu mobilisée. Les publics les moins familiers des sites institutionnels sont particulièrement pénalisés.

À ce stade de l'étude, aucune solution opérationnelle n'a pu être identifiée pour garantir l'intégration systématique de ces lignes dans les applications dominantes.

➔ Ce point constitue un **enjeu stratégique** : l'efficacité d'un réseau ne dépend pas uniquement de son existence physique, mais aussi de sa visibilité dans les outils numériques de référence utilisés par tous.

IV. Les solutions de transport disponibles dans l'Ain :



A. Le réseau routier de l'Ain :

1. Une position centrale - un quadrillage autoroutier important :

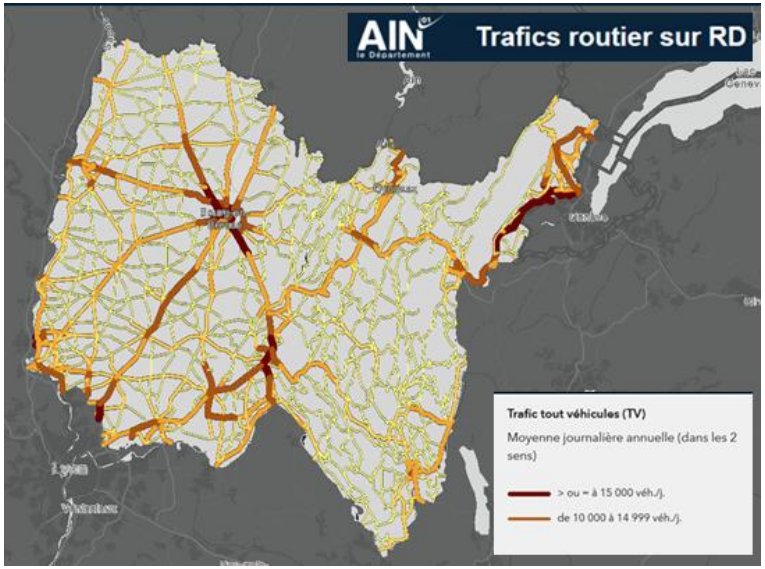
L'Ain est desservi par plusieurs axes autoroutiers d'intérêts national et européen qui traversent le territoire de part en part :

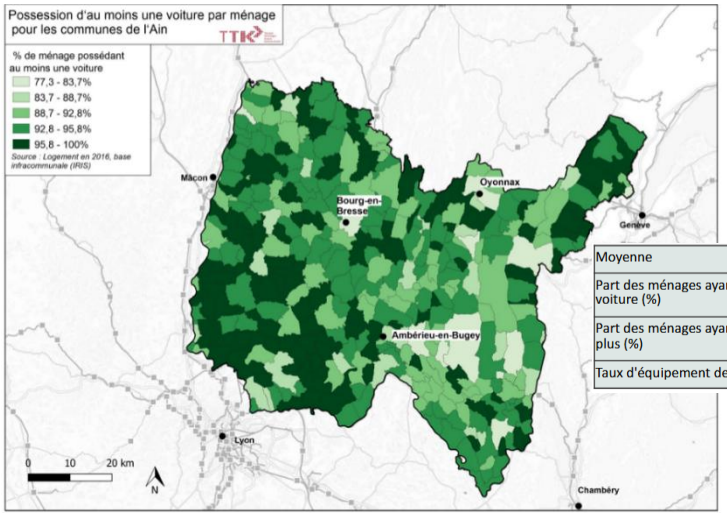
- l'A42 et l'A39, axe nord-sud, passant par Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey,
- l'A40 d'ouest en est entre Mâcon et Genève, passant par Bourg-en-Bresse.
- l'A6 l'axe Paris <-> Lyon <-> sud de la France, hors département longe le département sur tout le côté ouest.

2. Plus de 10 000 véhicules jours sur les axes principaux (7 véhicule par minute)

+1,3 % C'est la hausse annuelle du trafic routier mesuré sur les routes aindinoises en 2023. Celui des poids lourds a quant à lui reculé de 2 %.

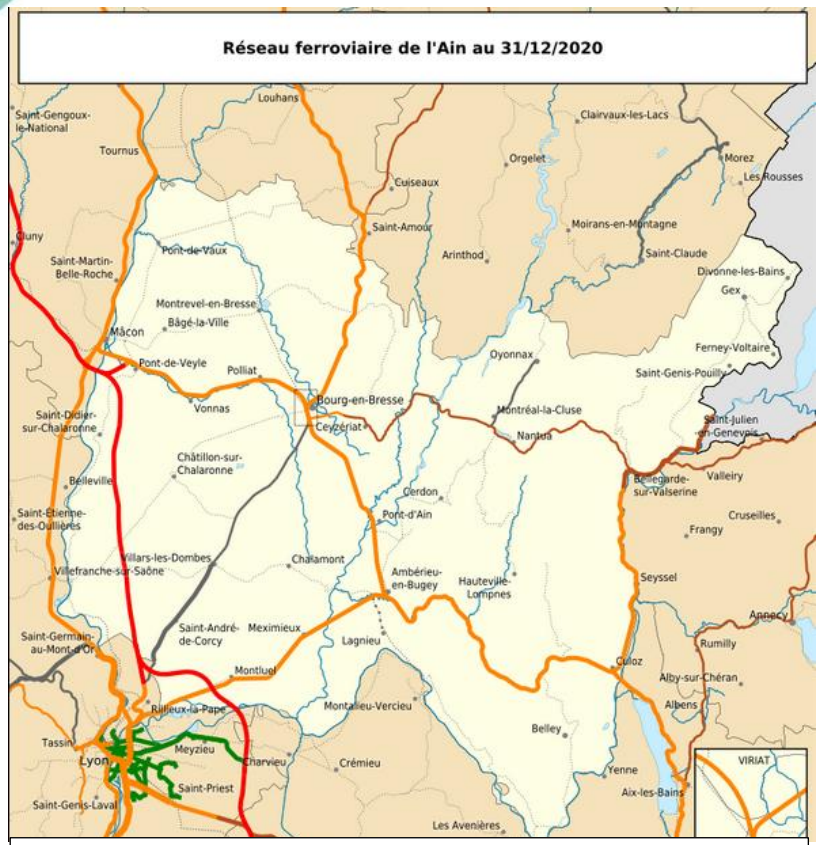
Des itinéraires traversants et reliant ces autoroutes entre elles maillent également le territoire et contribuent à gonfler le nombre de camions sur les routes départementales de l'Ain, les rendant moins propices à la pratique du vélo.





3. 90,7 % des ménages possèdent au moins une voiture

Moyenne	Départementale	Régionale	France métropolitaine
Part des ménages ayant une seule voiture (%)	43,3	46,3	46,6
Part des ménages ayant deux voitures ou plus (%)	47,4	38,1	34,7
Taux d'équipement des ménages (%)	90,7	84,4	81,3



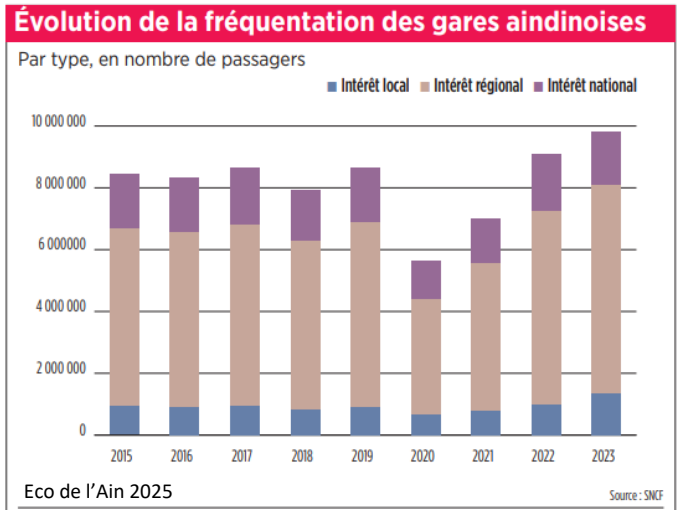
https://fr.wikipedia.org/wiki/Transports_dans_l%27Ain

L'Ain a également été desservie à partir de 1879 par des chemins de fer d'intérêt local, qui formeront à leur apogée au début des années 1930 l'un des plus denses réseaux de France (près de 500 km).

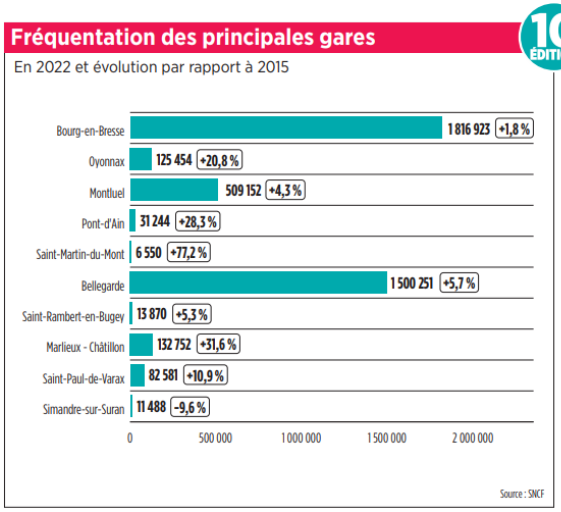
Le département bénéficie toujours aujourd'hui d'un maillage ferroviaire important avec 38 gares ouvertes au trafic voyageurs régionaux. Certaines gares dont Bourg-en-Bresse sont aussi desservies par les lignes TGV Paris ↔ Genève, Paris ↔ Annecy et Strasbourg ↔ Marseille.

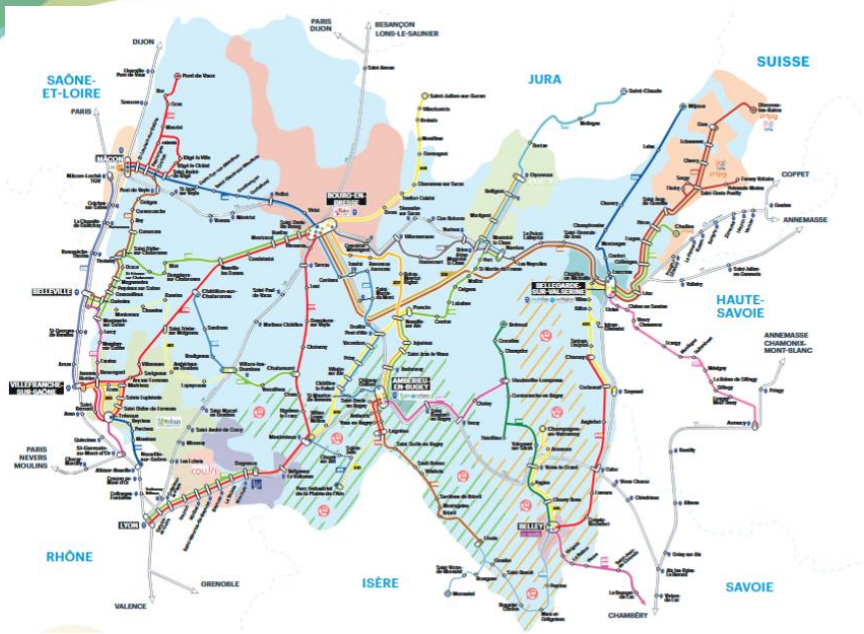
La fréquentation des gares aindinoises augmente de 8 % en 2023. Cette croissance est principalement liée aux gares d'intérêt local (+41 %), et, dans une moindre de mesure, à celles d'intérêt régional (+7 %).

➔ Le train est une alternative sérieuse à la voiture pour les trajets vers les métropoles périphériques, pourtant son amplitude horaire actuelle en limite grandement l'utilisation. Le projet de SERM, Service Express Régional Métropolitain, annoncé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour 2040 qui tend vers un « RER » Lyonnais devrait grandement améliorer cette situation.



Eco de l'Ain 2025





C. Les cars interurbains de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Le réseau interurbain **Cars Région Ain** constitue l'ossature des transports collectifs hors agglomérations dans le département.

Le réseau compte **une trentaine de lignes régulières d'autocars** desservant la plupart des communes du département et assurant des liaisons vers les pôles urbains de l'Ain et des départements voisins.

23 lignes régulières sont exploitées par les Transports de l'Ain pour le compte de la Région (transportsdelain.fr).

Enfin, pour relier Bourg en Bresse au jura, il existe une ligne de TER doublée d'une ligne de bus Mobigo gérées par la région Bourgogne Franche Comté.

Une couverture large mais des fréquences hétérogènes

Le réseau vise une **desserte fine des territoires**, avec des lignes dites « de proximité » et des lignes structurantes (auvergnerhonealpes.fr).

Dans les faits, les retours d'acteurs et l'analyse des fiches horaires mettent en évidence :

- des fréquences limitées sur la majorité des lignes rurales (quelques allers-retours par jour) ;
- une offre principalement structurée sur les horaires scolaires et domicile–travail ;
- des amplitudes horaires réduites en soirée et le week-end ;

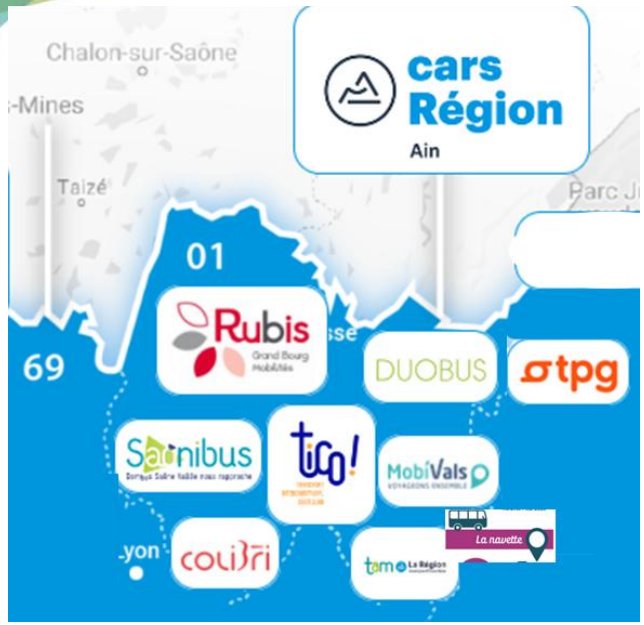
Cette organisation répond prioritairement aux besoins scolaires et pendulaires. Elle est **moins adaptée aux déplacements diffus** et aux horaires atypiques.

Le réseau régional intègre également sur certains secteurs, des **lignes dites « de marché »**, ne circulant que certains jours de la semaine pour permettre l'accès aux centres bourgs lors des jours de marché. Ces lignes à fonctionnement restreint permettent de maintenir un maillage minimal, mais leur caractère ponctuel limite leur contribution à une mobilité quotidienne autonome.

Dans un territoire marqué par une forte dépendance à l'automobile, l'offre Cars Région constitue une base indispensable. Néanmoins, ses caractéristiques actuelles ne permettent pas, à elles seules, d'offrir une alternative robuste au « tout voiture » pour l'ensemble des publics.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place en **septembre 2023** un numéro unique d'information voyageurs, « Allo la Région vous transporte » **04 8000 7000**, afin de centraliser les renseignements sur les horaires, itinéraires, tarifs et services à la demande.

Ce service vise à améliorer la lisibilité d'un système de mobilité régional marqué par **la multiplicité des réseaux qui complexifie l'accès à l'information**.



D. Les réseaux de bus urbains :

Le département compte **9 réseaux de transport urbain** implantés dans les principaux pôles urbains et intercommunalités à dominante urbaine (Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Pays de Gex, Valserhône, Ambérieu-en-Bugey, Belley et les secteurs de Trévoux et la côtière).

Ces réseaux assurent des services réguliers structurants à l'intérieur des agglomérations et quelques dessertes péri-urbaines vers les communes périphériques.

En revanche, leur périmètre **reste souvent circonscrit aux zones urbaines denses** et ils desservent assez peu les 1ères et 2èmes couronnes, laissant une large part du territoire départemental dépendante des réseaux régionaux ou de la voiture individuelle.

L'ensemble de ces réseaux est **interopérable via la carte OURA**, support billettique régional commun à l'échelle d'Auvergne-Rhône-Alpes. Les horaires, itinéraires et informations tarifaires sont accessibles via **le site internet et l'application OURA**, ce qui facilite théoriquement les correspondances entre réseaux urbains, cars régionaux et TER.

Le réseau T libre – vers une simplification de l'usage des transports en commun ? :

Développé dans le cadre d'une coopération orchestrée par le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML), les deux communautés de communes de l'Ain de Miribel et Montluel (Ain) ont rejoint l'offre tarifaire **T-libr** qui permet de voyager avec un seul titre sur leurs réseaux respectifs ainsi que sur le réseau TER et les réseaux de transport des agglomérations de Lyon (Rhône), Saint-Étienne (Loire), Vienne, Bourgoin-Jallieu (Isère).

Cela constitue une première avancée vers une simplification tarifaire, dans un contexte où les usagers doivent encore acquérir plusieurs titres distincts pour combiner différents modes de transport.

E. Les multiples services de transport à la demande (TAD) dans l'Ain

La majorité des intercommunalités (communautés de communes et communautés d'agglomération) du département ont mis en place un service de TAD. On recense ainsi **9 dispositifs distincts** à l'échelle départementale, correspondant au nombre d'EPCI compétents en matière de mobilité.

Une grande hétérogénéité de fonctionnement

Les retours d'acteurs et l'examen des règlements d'exploitation mettent en évidence une **forte disparité des modalités d'accès et d'usage** :

- **Publics éligibles** : services ouverts à tous ou réservés aux seniors, aux personnes en situation de handicap ou aux bénéficiaires de minima sociaux ou encore dédiés à l'insertion ou à l'accès à l'emploi.
- **Modalités de réservation** : obligatoire 24h à 48h à l'avance, avec ou sans inscription préalable, avec une centrale d'appel régionale ou distincte selon les territoires.
- **Fonctionnement spatial** : porte-à-porte ; arrêt à arrêt ; rabattement vers des pôles structurants (gares, hôpitaux, marchés) ; par secteurs géographiques prédéfinis ; parfois structuration en **quasi-lignes fixes** (ex. dessertes sectorisées autour de Bourg-en-Bresse).
- **Tarification** : intégrée au réseau urbain ; tarification spécifique ; gratuité pour certains publics ; coexistence de plusieurs grilles tarifaires au sein d'un même bassin de vie.
- **Jours et amplitudes horaires** : fonctionnement limité aux jours ouvrés ; desserte spécifique les jours de marché ; amplitude souvent restreinte en soirée et le week-end.
- **Limitation de l'usage** : illimité ou restreint en nombre de trajets par mois.

Tous les TAD sont organisés à l'échelle intercommunale. Ils traduisent une volonté locale de répondre aux besoins des territoires peu denses ou aux publics fragiles.

Cependant, leur **multiplicité et leur hétérogénéité** rendent le système peu lisible pour les usagers.

Comprendre qui peut bénéficier du service, comment réserver, à quel tarif, sur quel périmètre, **relève d'un véritable parcours administratif**.

Le TAD constitue une réponse adaptée à la faible densité. Mais en l'absence d'harmonisation des règles, d'interface commune ou de signalétique unifiée, il demeure un dispositif **techniquement pertinent mais socialement complexe à appréhender**.

Le cas particulier des lignes A10 et A11 – Un TAD sur-mesure pour les employeurs du PIPA

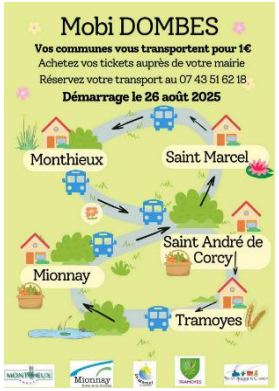
Les lignes **A10 (Ambérieu ↔ PIPA)** et **A11 (Meximieux ↔ PIPA)** constituent un dispositif de transport à la demande mis en place par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la communauté de communes de la Plaine de l'Ain pour desservir spécifiquement le **Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (8 000 salariés)** (plainedelain.fr). Elles fonctionnent du **lundi au samedi**, sur des amplitudes horaires élargies, avec **14 allers-retours par jour et par ligne**.

Le service est dimensionné pour répondre aux **horaires décalés de l'industrie et de la logistique** : les navettes circulent **entre 4h et 23h**, afin de couvrir les prises de poste très matinales et les fins de service tardives. Il s'agit d'un **transport à réservation obligatoire**, à effectuer **au plus tard la veille avant midi**. De plus, la dépose et la prise en charge se font directement devant l'entreprise souhaitée, limitant les déplacements à pied dans une zone d'activités très étendue.

Le service connaît un succès croissant : **46 000 voyages ont été enregistrés entre septembre 2023 et août 2024, soit +120 % en un an**, conduisant la Région à renforcer la capacité de la ligne A10.

Ce dispositif illustre une adaptation fine de l'offre régionale aux besoins d'un grand pôle d'emplois périphérique. Il combine souplesse du TAD, amplitude horaire large et desserte interne aux entreprises. Il constitue aujourd'hui **l'un des exemples les plus aboutis d'adaptation aux besoins des salariés et de leurs employeurs.**

F. Les transports ultra locaux à l'échelle d'une commune :



Certaines communes ou groupement de communes ont développé leurs propres transports. Ces solutions possèdent leurs fonctionnements propres dont il n'est pas toujours aisé de comprendre le fonctionnement.

Mobi Dombes, lancée en août 2025 est une navette « pluri-communale » qui dessert 5 communes qui se sont regroupées pour organiser le transport en boucle entre leurs communes.

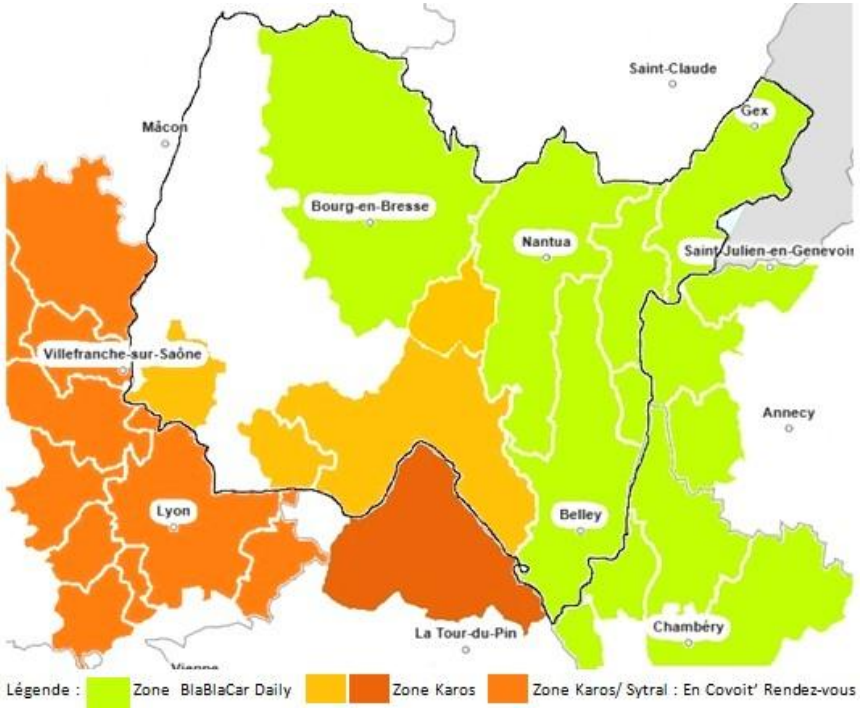
La navette Marguerite transporte gratuitement les habitants de Chatillon sur Chalaronne.

Le transport LUGE Ligne Urbaine Gex organisé par la ville de GEX.

Enfin, de **nombreuses communes de l'Ain**, souvent avec l'aide de la Région, mettent des mini-bus à disposition des associations locales pour le transport de leurs adhérents, en particulier pour leur permettre de covoiturer vers les compétitions sportives.

G. Le covoiturage

1. Le covoiturage sponsorisé via les plateformes :



Le covoiturage du quotidien : un levier soutenu par les intercommunalités

Neuf communautés de communes et d'agglomération de l'Ain ont contractualisé avec une plateforme de covoiturage du quotidien, soit **Karos**, soit **BlaBlaCar Daily**.

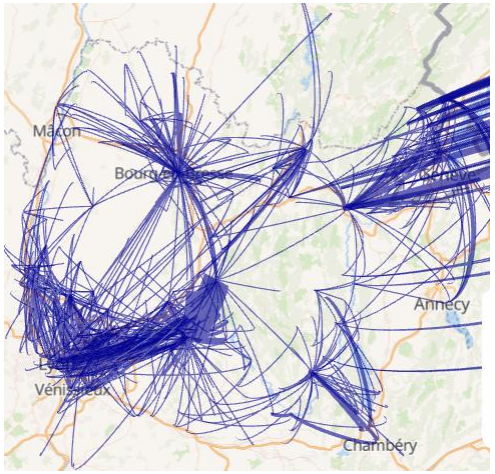
Ces choix est fortement influencés par les décisions des territoires voisins, comme **Métropole de Lyon**, qui a retenu Karos pour son service « En Covoit' rendez-vous » (voir carte ci-contre)

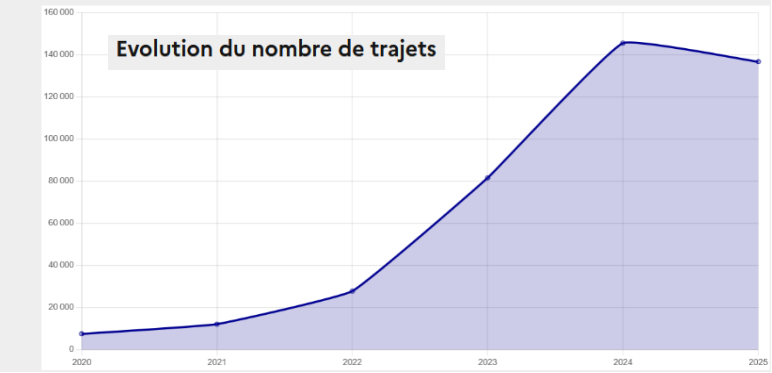
Le modèle économique repose sur une forte incitation financière :

- le **passager** paie un montant faible, voire nul selon la distance ;
- le **conducteur** perçoit en moyenne autour de **2 € par passager et par trajet** ;
- la différence est prise en charge par les collectivités via une subvention à la course.

En général, ces plateformes permettent d'effectuer des trajets subventionnés au-delà du périmètre strict de l'EPCI financeur, comme la communauté de communes Dombes Saône Vallée qui subventionne des trajets allant jusqu'à 80 km et permettent d'effectuer un trajet Trévoux – Bourg-en-Bresse pour une somme très modique.

De ce fait, une part très importante des habitants de l'Ain peuvent bénéficier d'un soutien public au covoiturage.





Ce dispositif s'est fortement développé ces dernières années (x 5 depuis 2021) grâce aux incitations financières et la communication poussée par les collectivités.

En 2025, les plateformes ont enregistré 136 764 passagers transportés dans l'Ain. (Observatoire covoiturage)

2. Les lignes de covoiturage organisées :

Le département de l'Ain compte **deux lignes de covoiturage organisées**, toutes deux exploitées par l'opérateur **Ecov**. Elles fonctionnent sans réservation, via des arrêts dédiés et grâce à une application sur smartphone spécifique. Elles proposent une incitation financière pour les conducteurs et une garantie de départ pour sécuriser les trajets domicile-travail (pays de gex).

La première **Covoit'ici** est située dans la **Plaine de l'Ain**, entre Ambérieu-en-Bugey et le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), qui regroupe près de 9 000 emplois. La seconde, dans le **Pays de Gex**, est déployée sous le nom **« HéLéman »**. Elle vise principalement les flux pendulaires vers la Suisse, dans un territoire fortement contraint par le trafic transfrontalier.

Ces lignes traduisent une volonté de structurer le covoiturage comme un **véritable service de transport**, ciblé sur les grands axes d'emploi.

3. Lignes de covoiturage spontanées

En complément des lignes structurées exploitées par Ecov, l'Ain compte plusieurs initiatives de **covoiturage spontané**, reposant sur des arrêts matérialisés et une mise en relation directe entre conducteurs et passagers, **sans réservation préalable** ni échange d'argent entre passager et conducteur.

Sur l'agglomération de Bourg-en Bresse, les 8 lignes Rubis covoit' lignes proposent un rabattement vers la ville centre.

Sur Bugey Sud, les points stops permettent de rejoindre un réseau d'auto-stoppeurs identifiés et de naviguer entre les divers points de ramassage sécurisés.

H. L'autopartage :

Trois territoires ont fait le choix de l'autopartage : le pays de Gex et Terre Valserhône dans le cadre du Pôle métropolitain du Genevois Français (Citiz) et Bugey Sud, qui va acquérir 4 véhicules électriques en 2026 pour les mettre à disposition des habitants avec un tarif solidaire.

I. La marche : un mode à fort potentiel mais structurellement négligée

Les condition de marche dans les zones rurales

Les données nationales confirment l'importance des trajets courts encore réalisés en voiture. En France, **53 % des actifs parcourant moins de 2 km pour aller travailler utilisent leur voiture**, contre 31 % à pied (et 5% à vélo) (insee.fr).

La marche constitue le mode de déplacement le plus universel. Pourtant, dans l'Ain, elle reste **peu prise en compte dans l'aménagement courant**, y compris à l'intérieur ou à proximité immédiate des villages.

Les observations de terrain mettent en évidence plusieurs limites récurrentes :

- Absence ou discontinuité de trottoirs ;
- Traversées peu sécurisées ;
- Accotements étroits ou inexistants ;
- Vitesses élevées aux entrées et sorties de bourg ;
- Trafic de transit sur des routes secondaires traversant les centres-villages.

La configuration viaire privilégie la fluidité automobile. **Les routes départementales conservent souvent un profil routier même en zone habitée**. Cette situation génère un **sentiment d'insécurité largement partagé et objectivement fondé**, notamment pour les enfants, les personnes âgées et les publics vulnérables.

La marche apparaît ainsi comme le « parent pauvre » des politiques de mobilité locales. Elle ne nécessite pourtant ni technologie complexe ni investissement lourd comparé à d'autres modes. Son développement repose principalement sur des mesures de modération de vitesse, de continuité piétonne et de sécurisation des centralités.

Les enquêtes et concertations menées dans différents territoires du département montrent une constante : **les habitants expriment le souhait de pouvoir marcher davantage**, pour les trajets de proximité (école, commerces, services). Le potentiel existe, notamment dans les bourgs de taille intermédiaire.

Par ailleurs, les entretiens menés dans le cadre de l'étude montrent que de nombreuses personnes en situation de précarité privilégient la marche, y compris lorsque d'autres solutions existent à proximité. Pour des distances jugées « raisonnables », la marche est perçue comme le mode le plus simple, le plus immédiat et surtout le moins coûteux.

➔ En l'état, ce potentiel est freiné moins par les distances que par l'organisation de l'espace public. Le développement de la marche relève donc avant tout d'un choix d'aménagement et de hiérarchisation des usages.

J. Le vélo : un potentiel de développement important, restreint par l'organisation du territoire

Le département de l'Ain présente, objectivement, un **potentiel très important de développement du vélo**, en particulier dans sa partie ouest. La topographie y est majoritairement plane. Le maillage de routes secondaires est dense. Les distances entre bourgs et zones d'activités restent, dans de nombreux cas, compatibles avec un usage quotidien du vélo à assistance électrique.

Pour autant, ce potentiel demeure peu mobilisé. Les retours d'acteurs et les observations de terrain convergent : **ce n'est pas la distance qui constitue le premier frein, mais le sentiment d'insécurité**.

Plusieurs facteurs sont identifiés :

- trafic de transit important, notamment poids lourds même sur des routes secondaires;
- vitesses élevées des automobilistes aux heures de pointe domicile-travail ;
- absence d'aménagements cyclables continus ;
- discontinuités aux entrées de bourgs et aux abords des zones d'activités.

Dans de nombreux secteurs, la route est dimensionnée pour la performance automobile. Les modes actifs y sont tolérés plus qu'intégrés. Cette configuration réduit mécaniquement la place effective du vélo.

Le frein est donc moins technique que structurel : **la hiérarchie actuelle des usages de la voirie privilégie la fluidité automobile**. Le développement du vélo suppose un rééquilibrage clair du partage de la route : modération des vitesses, requalification d'axes secondaires, sécurisation des traversées, traitement des points noirs.

En l'état, le vélo dispose d'un **potentiel territorial fort dans l'Ain**, et plusieurs collectivités en ont largement pris la mesure. De nombreux EPCI ont engagé ou adopté des **schémas directeurs cyclables**, intégrant à la fois les déplacements du quotidien (domicile-travail, accès aux services) et le développement touristique, déjà structurant à l'échelle départementale. Des aménagements sont en cours, et des dynamiques de **coopération inter-EPCI** émergent afin d'assurer davantage de continuité entre territoires.

Dans l'Ain, la montée en puissance du vélo du quotidien dépendra principalement de la capacité des collectivités à **repenser la place de la voiture dans l'espace public**, plus que de la seule création d'itinéraires dédiés.

A
4,32
BOURG-EN-BRESSE
1

*Preuve que l'avenir vélo de l'Ain est en marche, en 2025 le palmarès annuel de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a placé la ville de **Bourg-en-Bresse à la première place du classement des villes cyclables** de France **dans la catégorie « villes moyennes »***

K. Les services vélo disponibles sur le département de l'Ain :

1. La location longue durée portée par les collectivités.

Le département de l'Ain compte aujourd'hui **six services publics de location longue durée (LLD) de vélos**, portés par des EPCI. Ces dispositifs proposent majoritairement des **vélos à assistance électrique**, avec, selon les territoires, du matériel complémentaire : vélos « **long tails** », vélos cargo, sièges enfants, remorques ou accessoires pour le transport de charges. Cette diversification répond aux besoins du quotidien (courses, accompagnement scolaire, trajets domicile-travail).

Les tarifs observés se situent généralement **autour de 30 à 60 € par mois**, pour des durées de location comprises entre **1 et 6 mois**, parfois renouvelables. Lorsque la location est souscrite pour un usage domicile-travail, elle doit être **prise en charge à 50 % par l'employeur** au titre du remboursement des abonnements de mobilité, ce qui ramène le reste à charge à un niveau très modéré pour l'usager. Certains EPCI proposent des tarifs réduits pour les personnes à revenus modestes. Ce dispositif permet de tester une organisation de mobilité sans voiture sur plusieurs mois.

2. Les vélos Libre-Service

Trois territoires proposent des vélos libre-service : Bourg en Bresse avec 41 stations, Terre Valserhone et les communes de Gex et de Divonne les bains dans le Pays de Gex.

3. Les ateliers de remise en selle

Les communautés de communes de Bourg en Bresse et de Bugey Sud organisent régulièrement des ateliers de remise en selle. Sur les autres territoires, ces ateliers sont encadrés par des acteurs associatifs ou des acteurs de l'insertion comme Lusie01.

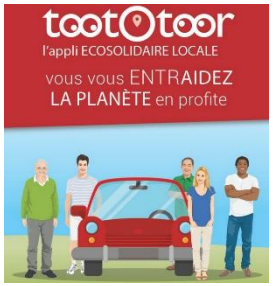
4. L'information – les itinéraires avec géovélo

Certaines EPCI comme Bugey-Sud ont contractualisé avec Géovélo pour bénéficier d'informations toujours à jour et permette une animation régulière de la communauté de cyclistes du territoire.

L. Le transport solidaire :

Un seul transport solidaire porté par le centre social intercommunal « le Cocon » de la communauté de communes Rives de l'Ain pays du Cerdon a pour vocation de répondre à un double objectif de faciliter les déplacements des personnes et de créer du lien social.

Il fonctionne avec des chauffeurs bénévoles qui sont défrayés via le centre social qui gère la mise en relation.



M. Les systèmes d'échanges entre citoyen :

Certaines plateformes d'échanges de services peuvent également servir à mieux se déplacer, c'est le pari de l'application Tootototoor, mise en avant par la communauté de communes Bugey Sud.

Il existe de nombreuses autres plateformes d'échange comme les SEL : Système d'échange local

N. Les réseaux sociaux :

Enfin, les réseaux sociaux classiques, tels que les groupes Facebook d'utilisateurs de lignes de transport sont également des sources d'échanges de covoiturage ponctuels.

V. Conclusion :

Simplifier pour rendre la mobilité réellement accessible = une nécessité.

À l'échelle du seul département de l'Ain – qui représente environ 1 % de la population nationale – on recense 9 lignes de bus locales, 9 services de transport à la demande, 4 navettes communales, 6 services de location de vélos longue durée et 4 lignes de covoiturage aux fonctionnements distincts, etc… À cette diversité s'ajoutent des conditions d'accès, des tarifications, des périmètres géographiques et des appellations différentes selon les territoires.

Ce foisonnement traduit un réel dynamisme local qui a pour objectif de répondre au mieux aux besoins spécifique des populations.

Toutefois, **il rend la lecture du système complexe, y compris pour des acteurs avertis**. Et pour les publics non avertis, l'accompagnement par des conseillers spécialisés devient souvent indispensable pour identifier toutes les solutions et trouver la plus adaptée.

Or, si cette complexité est déjà perceptible dans un département de taille moyenne, elle laisse entrevoir le niveau de fragmentation à l'échelle nationale.

L'une des pistes d'amélioration d'accès à la mobilité unanimement reconnue par l'ensemble des acteurs consisterait donc à simplifier et à homogénéiser les offres. Pour cela, le Cerema pays de la Loire propose de s'appuyer sur une **« offre socle » partagée** qui permettrait de proposer les mêmes codes de services, des dénominations harmonisées et connues de tous et des principes de fonctionnement comparables.

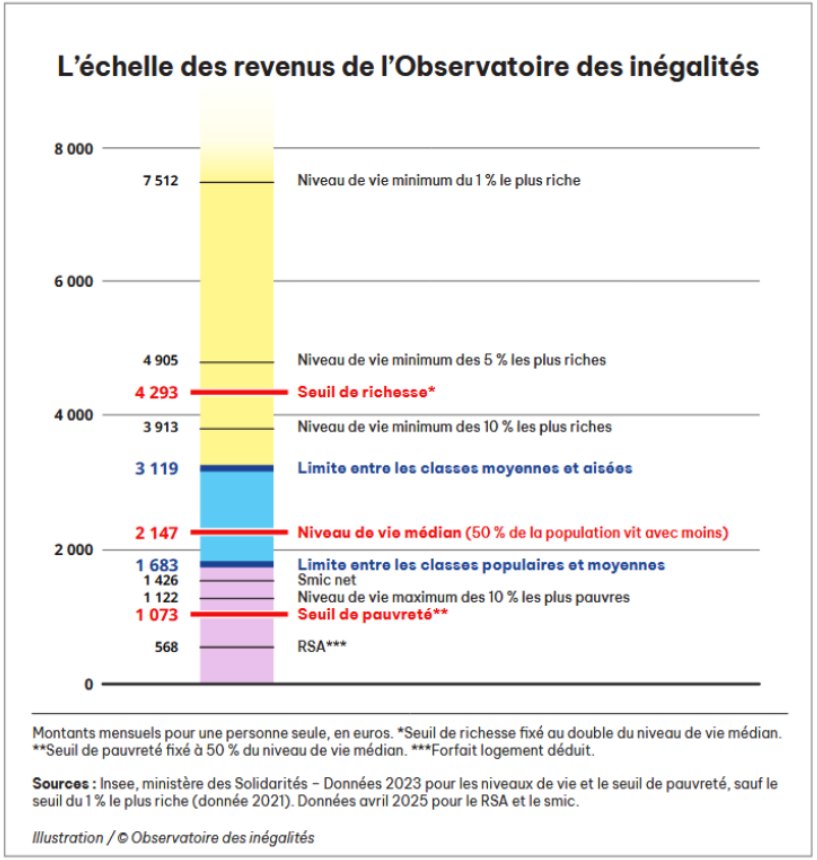
À cet égard, l'organisation du réseau TCL à Lyon tend vers cette logique de lisibilité : une marque unique, une tarification intégrée, des règles communes et une information centralisée. Ce type de structuration facilite l'appropriation des services par la population.

Une démarche comparable, adaptée à l'échelle de l'Ain, permettrait de renforcer la compréhension, l'usage et l'efficacité globale du système de mobilité.

PARTIE 3 : LA PRÉCARITÉ DANS L'AIN

I. La précarité financière :

A. Définition : La pauvreté / la précarité



Source principale : Alfa3A, *Étude Pauvreté et précarité dans l'Ain*, 2022.

La **pauvreté** est d'abord une notion monétaire. Elle se mesure à partir d'un seuil de revenus.

Pour l'INSEE, le seuil de pauvreté correspond à **60 % du niveau de vie médian** de la population française.

Elle constitue toutefois un phénomène **multidimensionnel** : la faiblesse des revenus interagit avec d'autres formes de privation (santé, éducation, logement, mobilité).

La pauvreté est également une **catégorie institutionnelle et politique** : sont considérées comme « pauvres » les personnes reconnues et prises en charge par les dispositifs publics.

La **précarité**, renvoie davantage à une **situation d'insécurité** qu'à un niveau de revenus strict. Elle est plus difficile à mesurer et intègre une dimension de **ressenti**. Elle concerne des personnes fragilisées pour des raisons économiques, mais aussi sociales, familiales ou sanitaires.

- Vers une montée de la pauvreté :

On observe une tendance générale de la montée de la pauvreté en France. En2023, le taux de pauvreté monétaire en France a atteint **15,4 %**, soit son niveau le plus élevé depuis 1996 (+0,9 point en un an, environ 650 000 personnes supplémentaires) Source : article midi libre.

Et par ailleurs, on observe que salariat ne protège plus systématiquement contre la pauvreté puisque, dans les pays de l'OCDE, **plus de 7 % des travailleurs sont pauvres en 2023.** ->source <-

B. Mieux comprendre la pauvreté dans l'Ain : éléments issus de l'étude Alfa3A (2022

Pauvreté et précarité dans l'Ain édité par **l'association Alfa3A** en 2022.

L'étude met en évidence : une **fracture est/ouest**, une opposition **urbain/rural**, et des formes de vulnérabilité différenciées selon les territoires.

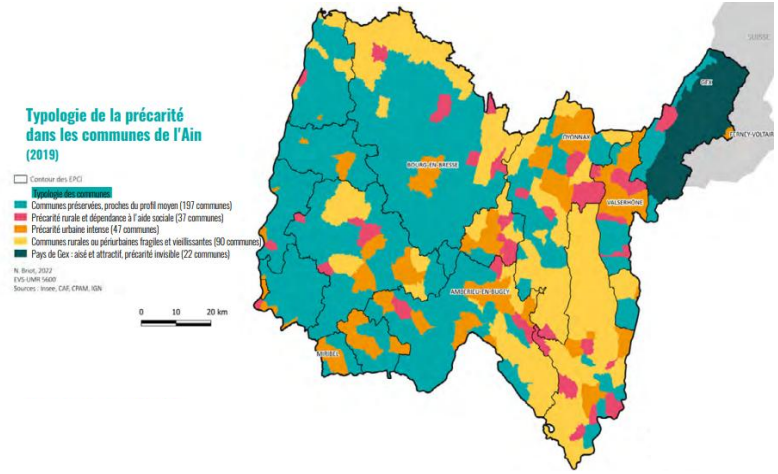
L'étude *Pauvreté et précarité dans l'Ain* (Alfa3A, 2022) distingue

trois profils de publics fragilisés :

- Les **« fragiles »** sont souvent en emploi mais exposés à un équilibre budgétaire instable. L'inflation et les charges contraintes (alimentation, carburant, cantine) augmentent le risque de basculement. Le recours à l'aide sociale est limité car perçu comme stigmatisant. SOS Familles Emmaüs indique que 50 % des personnes accompagnées sont en activité, confirmant l'extension de la précarité au salariat.

- Les **« éternels bénéficiaires »** s'inscrivent durablement dans les dispositifs sociaux. Dans l'Ain, 37 % des allocataires du RSA perçoivent cette allocation depuis plus de 48 mois (Alfa3A, 2022). Les freins relèvent souvent de problématiques structurelles : santé, handicap, isolement, vieillissement.

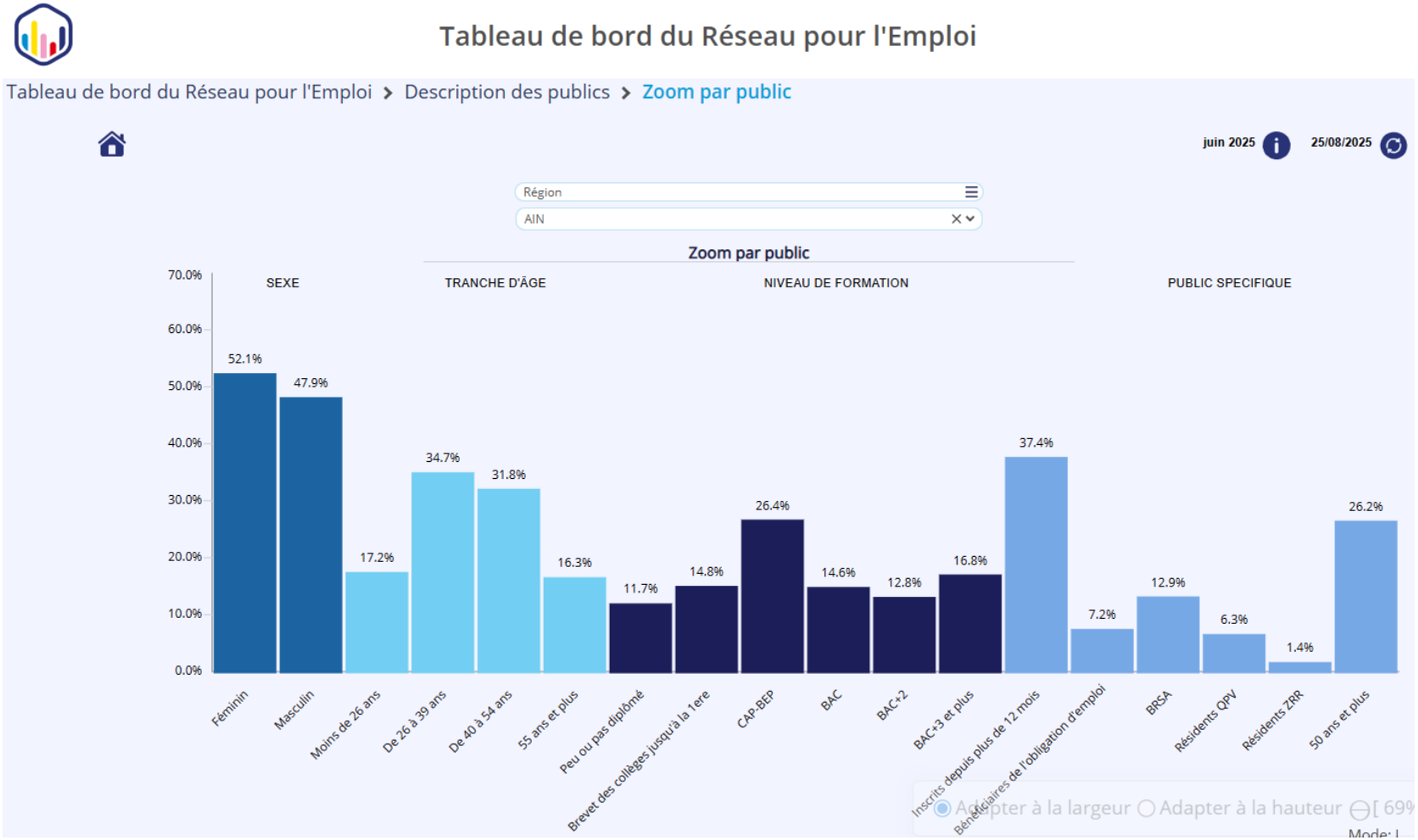
- Les **« invisibles »** regroupent des publics très précaires, peu accompagnés, dont certains déboutés du droit d'asile. Leur situation échappe en partie aux dispositifs classiques.



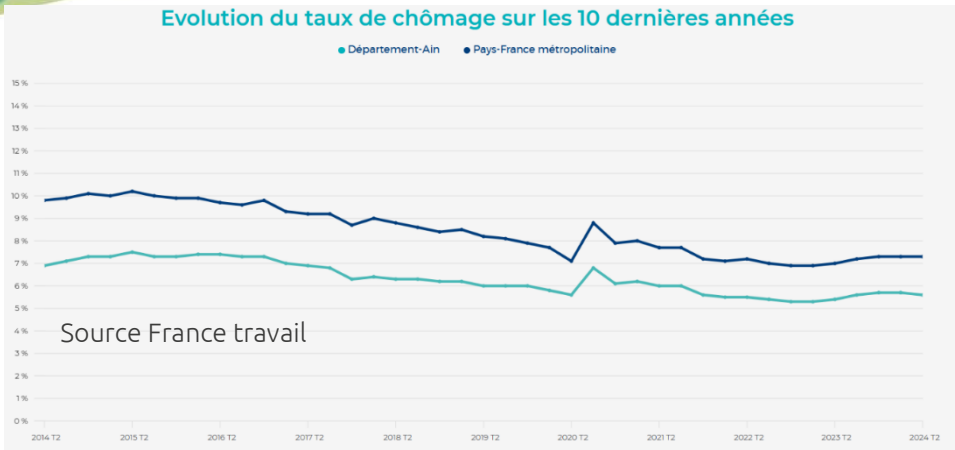
et Cinq profils de communes :

Les **communes préservées** (197) présentent des indicateurs proches de la moyenne et peu de bénéficiaires du RSA.
Les **communes en précarité rurale** (37), petites et isolées, cumulent dépendance aux prestations sociales et emploi féminin à temps partiel.
Les **territoires de précarité urbaine intense** (47) concentrent familles monoparentales et demandeurs d'emploi, malgré une offre de services plus dense.
Les **communes rurales ou péri-urbaines fragiles et vieillissantes** (90) affichent des revenus plus faibles et un vieillissement marqué.
Le **Pays de Gex** (22 communes), globalement aisé, présente une précarité peu visible, liée au coût du logement et à des travailleurs pauvres.

C. Le profil des personnes suivies par les services sociaux



[Tableau de bord du réseau pour l'emploi]



1. Le taux de chômage en situation de « quasi plein emploi »

L'INSEE classe parfois l'Ain au 4e rang des départements français où le taux de chômage est le plus faible.

À noter que 13% des chômeurs de l'Ain sont âgés de moins de 25 ans.

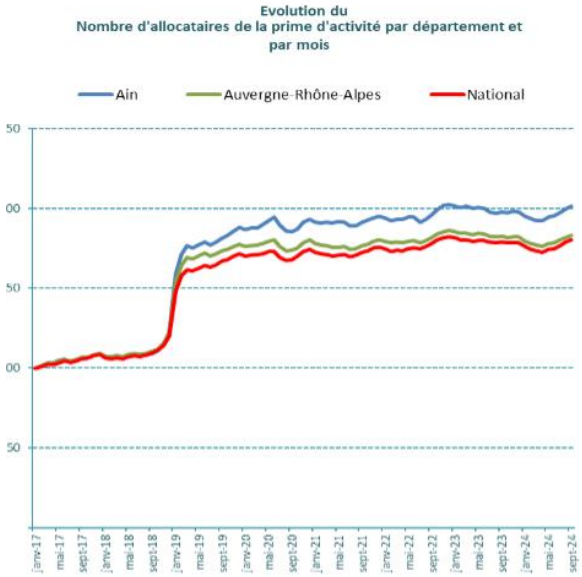
Les jeunes sont plus en difficulté dans les zones à forte spécificité industrielle : Selon une étude l'INSEE de 2021, les jeunes aindinois concernés par l'inactivité ou le chômage se retrouvent davantage dans les zones à spécificité industrielle forte, ce qui est le cas par exemple dans la zone d'emploi d'Oyonnax (24% contre 18% en région). Leurs compétences professionnelles relèvent souvent du secteur industriel et peuvent parfois être difficilement transposables dans d'autres secteurs d'activité.

Nombre d'allocataires	Ain	Région
février 2020	7 810	160 280
septembre 2024	7 950	155 900
septembre 2025	7 920	155 650
Evol annuelle septembre 2024 / septembre 2025	*-0,4%*	*-0,2%*
Evol février 2020 (début crise) / septembre 2025	*1,4%*	*-2,9%*

2. Le RSA : revenu de solidarité active : une situation qui s'aggrave

En septembre 2025 7 920 foyers bénéficiaires du RSA étaient enregistrés dans l'Ain.

Le Revenu de Solidarité Active (RSA) vise à assurer un minimum de revenu aux personnes sans ressources, âgées d'au moins 25 ans. Les jeunes actifs de 18 à 24 ans, s'ils sont parents isolés ou justifient d'une certaine durée d'activité professionnelle, peuvent également en faire la demande. Le dispositif est financé par le Département.



3. Les bénéficiaires de la Prime d'activité :

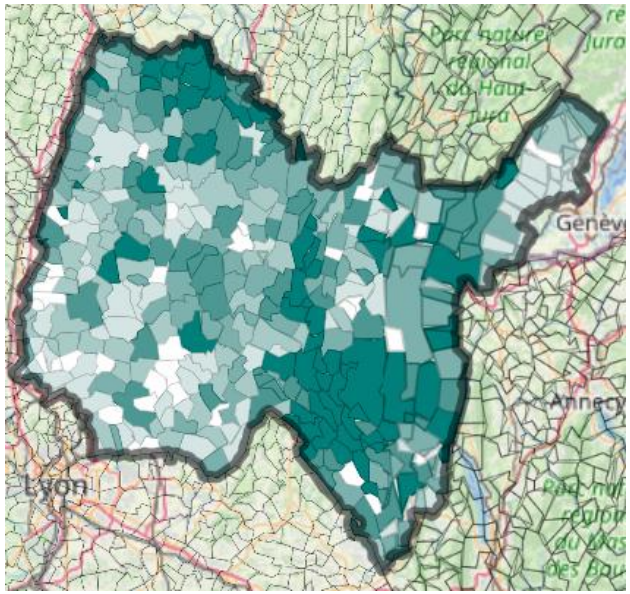
Définition : La prime d'activité est un complément de revenus d'activité s'adressant aux travailleurs aux revenus modestes. Sa réglementation s'inscrit dans la continuité de celle du RSA activité, mais s'adresse à un public élargi, notamment les jeunes de 18 à 24 ans. Elle est versée par les caisses d'allocations familiales (CAF) pour le régime général et par les caisses de la Mutualité sociale agricole (MSA) pour le régime agricole.

4. Conclusion :

De plus en plus de bénéficiaires du RSA et de la prime d'activité : La richesse du département cache une augmentation des personnes les plus pauvres et une disparité territoriale forte.

II. La précarité de mobilité

A. Définition :



Analyse : Part de ménages en précarité énergétique mobilité quotidienne
Territoire : Ain

Année : 2018 **Total :** 15.15 %

Source des données : ONPE

Source TIMS

[0 à 9.2 [%
[9.2 à 11.93 [%
[11.93 à 13.89 [%
[13.89 à 16.22 [%
[16.22 à 19.5 [%
[19.5 à 55.28] %

Méthode de classification :
Quantile

Pour notre étude, il n'a pas été aisé de trouver une définition de la précarité de mobilité car les indicateurs ne semblent pas toujours pertinents ou exploitables.

1. Les sources institutionnelles :

- Pour l'Union Européenne. Cf « indicateur de privation matérielle et sociale » « Ne pas avoir de voiture personnelle pour des raisons financières » est l'un des **13 indicateurs de pauvreté** qui désigne une situation de difficulté économique durable.

- **Selon l'ONPE Observatoire national de la précarité énergétique** : Un ménage « Pauvres en transport » est un ménage qui consacre 10 % de ses dépenses à ses déplacements. Cependant, les données récentes du SDES (2025) indiquent que les transports représentent en moyenne **13 à 14 % du budget des ménages en France**. Dans ce contexte, le seuil de 10 % apparaît aujourd'hui peu discriminant et ne permet plus, à lui seul, d'identifier les situations réellement critiques, notamment dans les territoires où la dépendance à la voiture est forte, comme dans l'Ain.

- **D'après le baromètre des mobilités du quotidien de Wimoov** 27,6% de la population totale des 18 ans et plus est en situation de précarité de mobilité en France. Cette insécurité repose sur trois facteurs principaux
  - **Une contrainte budgétaire directe** (carburant), pour 7,5 %de la population
  - **Des conditions territoriales défavorables** (distance, absence d'alternative), pour 8,9 %de la population
  - **Une dépendance structurelle à l'automobile**, y compris hors bas revenus, pour 11 %de la population

Auxquels viennent s'ajouter 8,5 % de personnes qui n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.

- Enfin, une étude de 2015 (*Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport ?*) montre que **le revenu n'est pas le facteur principal** des difficultés de mobilité. Car elle démontre que les écarts sont **plus importants au sein d'un même niveau de revenu qu'entre niveaux différents,** ainsi deux ménages comparables financièrement peuvent avoir des situations très différentes en mobilité.

Les facteurs qui influencent cette précarité sont :

- **Niveau de vie** : 42 km/jour en médiane pour les ménages aisés, contre 28 km pour les plus modestes, avec de forts écarts internes.
- **Composition familiale** : 40 km/jour pour les ménages avec enfants, contre 30 km sans enfant.
- **Localisation géographique** : 50 km/jour en milieu rural, 26 km dans les grandes unités urbaines.

Ainsi, la précarité de mobilité résulte d'un **ensemble de facteurs socio-économiques et territoriaux**, et non du seul revenu.

Cela confirme les éléments que nous avons pu observer lors de notre étude sociologique qui montre que une personne sur 6 en situation financière délicate n'est pas considérée comme précaire en mobilité puisqu'elle fait partie des « experts locaux en mobilité » et est tout à fait capable de se déplacer avec d'autres moyens de locomotion que la voiture individuelle.

2. La définition retenue pour l'étude :

Toutes ces publications présentent plusieurs pistes d'évaluation sans proposer de définition totalement satisfaisante.

Il nous a donc été indispensable d'écrire nous-même notre définition de la précarité de mobilité en nous posant les questions suivantes :

- La précarité est-elle définie par le revenu, par le statut vis-à-vis de l'emploi ou par un autre élément ? 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, **Une personne est considérée en précarité de mobilité si elle ne parvient pas à faire certains de ses déplacements essentiels pour des raisons financières ou/et de santé.**

B. La mobilité : un levier de basculement vers la pauvreté :

Dans ce contexte général de fragilisation des populations, la mobilité, et surtout le recours exclusif à la voiture individuelle est un facteur de fragilité important pour les populations rurales.

Le mouvement des Gilets Jaunes en 2018 avait bien mis en lumière le piège financier que peut être le fait d'habiter dans des territoires ruraux

La voiture individuelle : une sortie et un piège vers la pauvreté :

Les témoignages des travailleurs soulignent le fait que l'accès à la voiture individuelle est à la fois une porte de sortie de la précarité par le retour à l'emploi mais peut aussi se transformer en piège pour une personne déjà en en fragilité économique.

La possession d'une voiture individuelle est quasi imposée par les employeurs, surtout ceux qui emploient de la main d'œuvre non qualifiée et donc encore considérée comme « interchangeable ». On l'a vu dans les interviews pratiqués pour TIMS, les employeurs exigent de la part des candidats, une flexibilité d'horaires et de déplacements que seule la voiture individuelle peut procurer. Un travailleur qui ne possède pas de voiture sera recruté par défaut, si l'employeur n'a pas pu trouver de salarié motorisé. (Voir le bilan des entretiens des générateurs de déplacements)

Parallèlement à cela, les travailleurs sociaux soulignent le fait que la voiture est souvent un piège infernal pour les salariés à bas revenus. En effet, le manque de moyens les pousse à acheter des voitures d'occasion pas chères, donc nécessitant beaucoup d'entretien et donc un surinvestissement financier considérable dans un avenir proche.

L'augmentation du prix du carburant, combinée à l'éloignement des zones industrielles situées en périphérie des villes, accroît significativement le coût des trajets domicile-travail et réduit le gain réel lié à l'activité professionnelle.

CONCLUSION :

I. Une mobilité structurante, performante mais sous tension

Le diagnostic met en évidence un constat central : dans l'Ain, la mobilité n'est pas un simple service. Elle constitue une condition d'accès à l'emploi, aux soins, au logement et à l'autonomie. Elle structure les trajectoires individuelles autant que l'organisation territoriale.

Le modèle dominant, construit autour de la voiture individuelle, a longtemps été cohérent avec les caractéristiques du département : habitat diffus, polarisation vers Lyon et Genève, zones d'activités périphériques, reliefs contraignants. Il demeure aujourd'hui fonctionnel pour une majorité de ménages motorisés.

Cependant, plusieurs signaux de fragilité convergent :

- allongement des distances domicile–travail,
- hausse des coûts de carburant et d'entretien,
- précarisation d'une partie des actifs,
- tension croissante sur le logement,
- développement de restrictions réglementaires dans les métropoles voisines.

Dans ce contexte, la dépendance automobile devient un facteur de vulnérabilité économique et sociale. Pour les ménages modestes, la voiture représente simultanément un outil indispensable et un risque budgétaire. Pour les publics non motorisés, elle constitue une barrière d'accès aux besoins essentiels.

La précarité de mobilité apparaît ainsi comme un phénomène structurel, encore partiellement visible dans les politiques publiques. Elle résulte d'un cumul de facteurs : éloignement résidentiel, horaires atypiques, absence d'alternative robuste, complexité de l'information, fragmentation institutionnelle.

L'offre de mobilité existe. Elle est réelle et diversifiée : réseau routier dense, offre ferroviaire structurante, cars régionaux, services vélos, transport à la demande, initiatives solidaires. Toutefois, son accessibilité effective reste inégale selon les territoires **et l'absence de lisibilité de ce système constitue un point de fragilité majeur**.

La gouvernance, répartie entre Région, EPCI AOM et EPCI conventionnés, permet des réponses différenciées mais apporte encore plus de complexité et rend les solutions de mobilité peu compréhensible pour les acteurs économiques et sociaux.

En synthèse, la mobilité dans l'Ain fonctionne, mais son équilibre devient plus fragile. Elle constitue plus que jamais un facteur structurant des inégalités territoriales et sociales.

La capacité des acteurs à coordonner leurs interventions, à renforcer la lisibilité du système et à sécuriser les parcours de déplacement des publics les plus exposés sera déterminante pour préserver la cohésion territoriale dans les années à venir.

II. Les autres diagnostics de l'étude Tims :

Le présent diagnostic est complété par 3 études qui ont été menées en parallèle pour le projet Ain TIMS.
Ces différentes études sont à consulter sur le site internet de l'ALEC de l'Ain : https://www.alec-ain.fr/ain-territoire-de-mobilite-inclusive/

3. Etude sociologique des publics précaires : diagnostic Ain-Tims 2

Une étude sociologique des publics a été menée avec l'appuis du cabinet de sociologie Nalisse. Celle-ci repose sur une enquête quantitative menée grâce à un questionnaire mobilité administré à des personnes qui sont suivies par les travailleurs sociaux du département et donc considérées comme fragiles. Ce questionnaire a obtenu 400 réponses.

Cette étude avait pour objectif de déterminer quels freins et quels leviers pouvaient être mis en œuvre pour favoriser la mobilité des publics les plus vulnérables et a permis de distinguer 4 profils types de mobilité parmi les publics précaires dans l'Ain :

- Le dépendant malheureux avec sa voiture (30,2 %)
- Le dépendant heureux avec sa voiture (18,1%)
- L'expert en mobilité (16,6%)
- Le bien entouré (8,8%)

4. Etude des générateurs de déplacements – diagnostic Ain-Tims 3

Une enquête qualitative menée auprès de **26 générateurs de déplacements** répartis sur le territoire a été également menée en 2025. Ces acteurs comprennent des employeurs (industrie, services, commerce), des établissements de santé et médico-sociaux, des structures accueillant du public, des institutions en lien avec l'insertion et l'action sociale.

L'analyse met en évidence une distinction structurante entre les déplacements liés aux **visiteurs** et ceux relevant des **employeurs**. En effet, les établissements accueillant du public raisonnent d'abord en termes d'accessibilité et de continuité de service alors que les employeurs ont avant tout de fortes **exigences de sécurité des trajets** puisqu'ils en sont légalement responsables.

Il en ressort également que les employeurs sont prêts à s'investir dans une transformation des trajets de leurs salariés, mais uniquement dans des dispositifs jugés **sécurisés**, robustes, encadrés et pleinement compatibles avec leur organisation interne, autrement dit souvent des solutions « sur-mesure ». Dans ce contexte, les transports en commun portés par les collectivités sont les solutions jugées les plus fiables.

Par ailleurs, il apparaît que le message adressé aux candidats par les employeurs est clair : **« Passe ton permis d'abord »**. Car les modes alternatifs peuvent être tolérés, voire encouragés uniquement une fois que le salarié est en poste, lorsqu'il a déjà démontré son autonomie, le plus souvent grâce à sa voiture individuelle.

En revanche, en amont de l'embauche, , ces solutions sont jugées trop fragiles et le permis de conduire demeure une condition implicite d'accès à l'emploi.

Le diagnostic révèle également une fracture nette entre salariés administratifs et salariés ouvriers. Les premiers bénéficient généralement d'horaires plus stables, parfois du télétravail, et disposent d'une capacité de choix plus importante dans leurs modes de déplacement.

Les seconds cumulent des contraintes structurelles : horaires décalés pouvant s'étendre de 4h30 à 22h, travail le week-end, implantation des sites en périphérie ou en zone rurale. Leurs horaires sont fixes, sans tolérance au retard, ce qui limite fortement les possibilités d'alternatives. Ne pouvant recourir au télétravail, ils utilisent fréquemment des véhicules anciens, moins coûteux à l'achat mais plus onéreux à l'usage. Le poids des dépenses de mobilité dans leur budget peut ainsi atteindre un niveau significatif. La mobilité apparaît dès lors comme un facteur d'inégalités sociales et professionnelles.

5. Etude des zones blanches et des solutions de mobilité par EPCI – diagnostic Ain-Tims 4

Une analyse complémentaire et cartographique a été menée sur les **zones blanches de mobilité** à l'échelle des 14 EPCI de l'Ain.

Ce travail a permis d'identifier les secteurs les moins couverts par l'offre de transport et a fait l'objet dune présentation personnalisée à chaque chargé de mission mobilité des EPCI.

Pour chaque EPCI, une fiche de synthèse a été réalisée, regroupant l'ensemble des dispositifs de mobilité mobilisables (transport collectif, TAD, solutions solidaires, services vélos, etc.) ainsi que les principales conclusions issues du diagnostic.

III. les 14 pistes d'amélioration issues de ces 4 diagnostics :

De ces divers diagnostics ressortent 14 propositions qui seront présentées lors des ateliers de restitutions aux divers acteurs de la mobilité dans l'Ain et seront commentées dans le rapport final Tims.

Faciliter l'usage des solutions de mobilité :

1- **Harmoniser la recherche d'informations :**
   - **un seul système pour trouver l'information et la simplification de la tarification,** afin de limiter la confusion qui conduit parfois à renoncer au déplacement
   - **Permettre la consultation des solutions de mobilité sur les outils les plus utilisés par la population** : Google Maps, Mappy, ou le futur site « France déplacements ». Confier ce référencement et son actualisation à un acteur spécialisé.

2- **Simplifier la compréhension de l'offre de mobilité :**
   - **Proposer un seul titre de transport pour l'ensemble du département et harmoniser les conditions d'utilisation des transports entre tous les réseaux** : La complexité actuelle est un frein fort, notamment pour les trajets combinant bus et train ou pour le passage d'un réseau à l'autre.
   - **Harmoniser les conditions d'utilisation des services de mobilité pour parvenir à une « offre socle » identique à tous les territoires pour la rendre plus compréhensible.**

3- **Renforcer les transports en commun** : les usagers comme les générateurs de déplacements (notamment les employeurs) plébiscitent des transports fiables, portés par la collectivité, mais attendent davantage d'adaptation sur la fréquence, l'amplitude horaire et les tracés. Augmenter les fréquences des transports déjà existants, surtout en zones de montagne où le type d'habitat permet une couverture de la population très important.

Communiquer de façon pragmatique

4- **Cibler prioritairement le "dépendant malheureux"** (*profil sociologique issu du diagnostic qui représente 30 % des répondants*) : car c'est le profil le plus susceptible de basculer vers des mobilités alternatives si des solutions concrètes lui sont proposées. La communication doit s'appuyer sur des situations du quotidien (rendez-vous médicaux, activités des enfants…) et sur les économies financières possibles.

5- **Renouveler l'angle de communication sur le vélo** : L'enquête montre que le **vélo est un mode de déplacement choisi** par les utilisateurs et ce, principalement choisi pour des raisons de santé (82 % des usagers). Pour convaincre les non-cyclistes, un discours axé sur la santé, le plaisir et la liberté apparaît pertinent.

Former et accompagner les usagers à plusieurs mobilités alternatives

6- **Sensibiliser et former les enfants et les jeunes :** Citoyens de demain, ils doivent être formés à tous les modes de déplacement, via l'école, les associations et les structures qu'ils fréquentent. Les déplacements du quotidien ne sont pas seulement des trajets : ils peuvent aussi être des moments d'apprentissage pour mieux connaître et adopter les solutions de mobilité qui nous entourent.

7- **Former aux alternatives à la voiture et accompagner le premier trajet** : Le premier déplacement est souvent le plus difficile. Un accompagnement humain (proche, travailleur social, expert en mobilité locale) peut être décisif pour lever les freins grâce à des ateliers de remise en selle, des accompagnements au premier trajet en bus ou en covoiturage…
   - Proposer ces formations aux **jeunes retraités** pour leur offrir un panel de solutions de déplacement plus important et retarder ainsi leur perte d'autonomie.

Accompagner l'émergence de mobilités sobres

8- **Favoriser un meilleur partage de l'espace entre la voiture et les modes doux (marche et vélo)**
   - Mieux intégrer la marche dans les politiques d'aménagement.
   - **Favoriser le développement du vélo en créant des itinéraires continus** : grâce à la requalification des routes secondaires. Afficher nettement le droit des vélos de circuler sur les routes par du marquage et des limitations de vitesse. Gommer les ruptures d'itinéraires générés par les franchissements des obstacles comme les ponts (créer des passerelles modes doux).

9- **S'appuyer sur les micro-solidarités locales des "bien entourés" pour tester des solutions de mobilité partagées :** *(profil sociologique issu du diagnostic qui représente 9 % des répondants)* : Leur écosystème est propice à l'expérimentation de solutions comme la voiture partagée, l'accompagnement humain ou le vélo électrique partagé, le covoiturage.

10- Accompagner le développement des EDPM (trottinettes, etc.) : Encore marginaux (moins de 2 %), ils constituent néanmoins une tendance forte, notamment chez les jeunes. Ils peuvent représenter une solution pertinente pour des personnes sans voiture, sous réserve de travailler leur sécurité et leur insertion, notamment en milieu rural.

11- Favoriser l'émergence des véhicules plus sobres, comme les véhicules intermédiaires : Sobres, peu coûteux à l'usage et adaptés aux publics précaires, ils offrent une solution intermédiaire essentielle pour l'accès à l'emploi et les déplacements du quotidien. Certaines professions stratégiques, comme les aides à domicile pour les personnes âgées pourraient bénéficier d'aides spécifiques pour acquérir ce type de véhicules.

Encourager la collaboration entre acteurs :

12- Encourager la « démobilité » : rapprocher les services de l'habitat, revitaliser les centres-bourgs et réimplanter commerces et services afin de réduire les distances contraintes.

13- Développer les Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) : Ces démarches favorisent le dialogue entre collectivités et entreprises d'une même zone pour construire des solutions « sur mesure » adaptées aux besoins des salariés.

14- Créer des groupes de travail "mobilité" par bassin de vie réunissant tous les acteurs de la mobilité : collectivités, acteurs sociaux, employeurs et établissements recevant du public, afin de Co-construire des réponses territorialisées et favoriser une convergence des solutions vers une offre plus homogène plus facilement assimilable par les populations.

SOURCES ET RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

A. Sources nationales

1. Statistiques générales

INSEE https://www.insee.fr

Portail des statistiques publiques https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Pyramide des âges (outil interactif INSEE) https://www.insee.fr/fr/statistiques

---

2. Mobilité et inclusion

Indicateurs – TIMS Mobilitéhttps://tims-mobilite.fr

Étude : "Quel financement pour la mobilité inclusive ?" *Réalisée par le cabinet Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité Inclusive. Analyse des modèles de financement, forte dépendance aux fonds publics, pistes de diversification. Décryptage par Francis Demoz, délégué général du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, sur le Centre de ressources de la mobilité durable et inclusive.*

---

3. Mobilité

Enquête Mobilité des Personnes 2019 : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019

Budget automobile des Français – Édition 2025 https://3smyurqpq4wxdfgt.public.blob.vercel-storage.com/Budget_Automobile_des_Francais_Edition_2025-Nd4zU3XaJS0Q54EbZPMU0hKix0R2BE.pdf

---

4. Inclusion – Plateformes nationales

Tous Mobiles – Kit mobilité solidaire. Outil méthodologique pour comprendre et agir en matière de mobilité solidaire. https://tousmobiles-kit.com

B. Département de l'Ain

1. Données économiques et territoriales

CCI de l'Ain – Chiffres clés 2024

Préfecture de l'Ain – Fiches territoriales mobilité https://www.ain.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-construction-logement/Urbanisme-et-amenagement-durables/Mobilite/Mieux-connaitre-la-mobilite-dans-l-Ain-fiches-territoriales

France Travail – Observatoire des territoires https://www.francetravail.fr

Réseau pour l'emploi

Schéma prospectif d'aménagement des territoires 2030 https://www.calameo.com/read/002286624dd24ffa0e139

---

2. Mobilité dans l'Ain

INSEE – Domicile-travail 2016 https://www.insee.fr/fr/statistiques/4499203

Diagnostic 2021 – Connaître la mobilité dans l'Ain (Préfecture – DDT)
https://www.ain.gouv.fr/contenu/telechargement/17425/122531/file/2021fichedepartementalemobilite.pdf

---

3. Travailleurs frontaliers

INSEE – n°145 : Six profils de navetteurs vers la Suisse en 2022

URSSAF Rhône-Alpes – Étude sur les travailleurs frontaliers (janvier 2023)