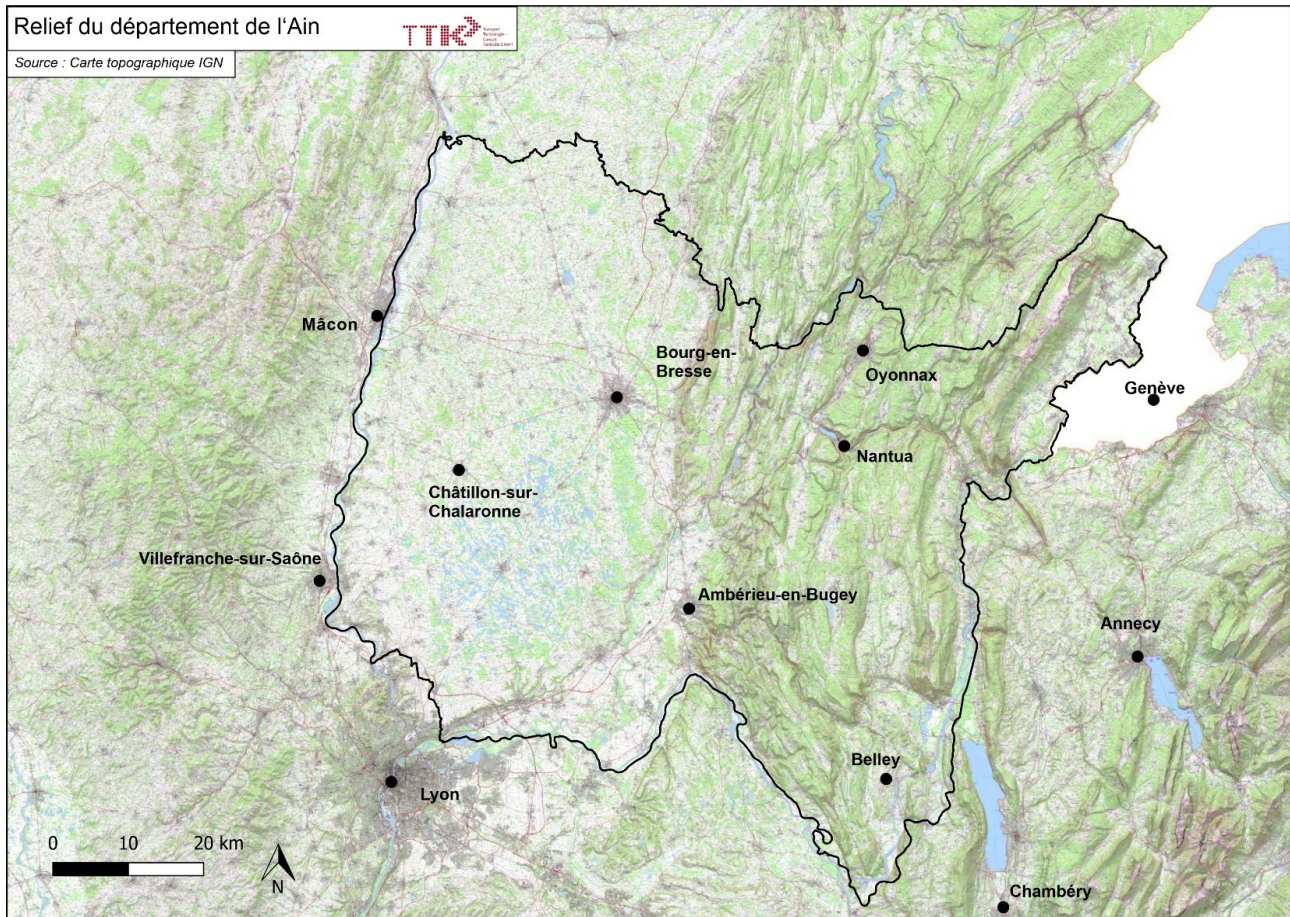




Connaître la mobilité dans l'Ain

Le département de l'Ain

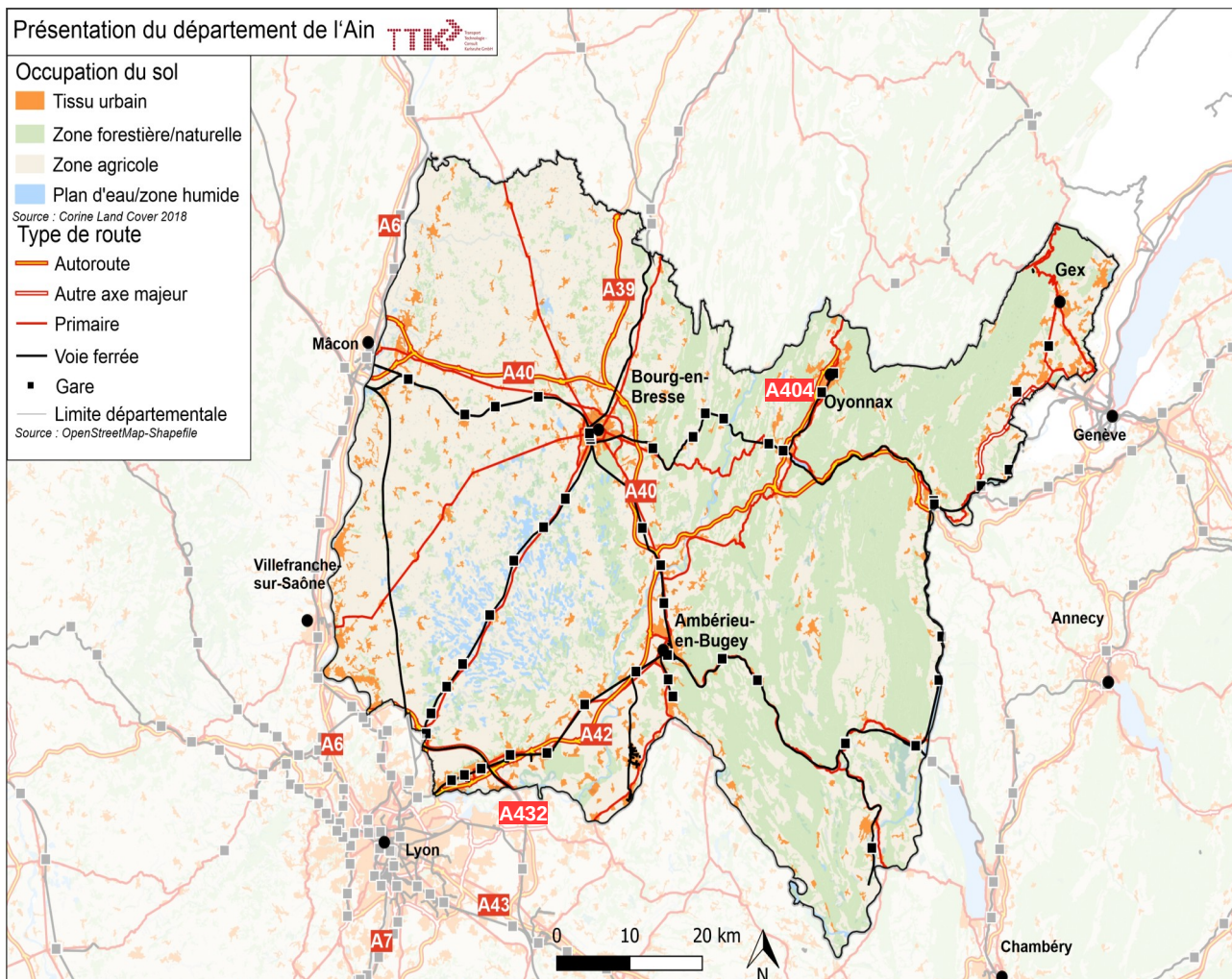


L'Ain se caractérise par deux secteurs géographiques aux caractéristiques physiques très contrastées.

A l'ouest dans la plaine, les infrastructures de transports sont maillées autour de la desserte des pôles principaux internes, Bourg-en-Bresse, Châtillon-sur-Chalaronne, ou externes, Mâcon, Villefranche-sur-Saône, la métropole de Lyon.

A l'est, le relief du massif du Jura constitue une barrière aux déplacements. Quelques rares trouées ont permis le passage d'infrastructures majeures telles que la vallée du Rhône au sud, la cluse des Hôpitaux entre Ambérieu-en-Bugey et Belley ou la cluse de Nantua et le défilé de Fort l'Écluse en direction de la plaine du Pays de Gex et de l'agglomération transfrontalière genevoise.

Principales infrastructures et organisation du territoire



L'Ain est desservi par plusieurs axes autoroutiers d'intérêts national et européen :

- l'A42 et l'A39, axe nord-sud, passant par Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey,
- l'A6 prolongée par l'A7 et l'A43, axes hors département mais à proximité immédiate,
- l'A40 d'ouest en est entre Mâcon et Genève, passant par Bourg-en-Bresse.

Le département bénéficie 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.

Ainsi, Bourg-en-Bresse se trouve à :

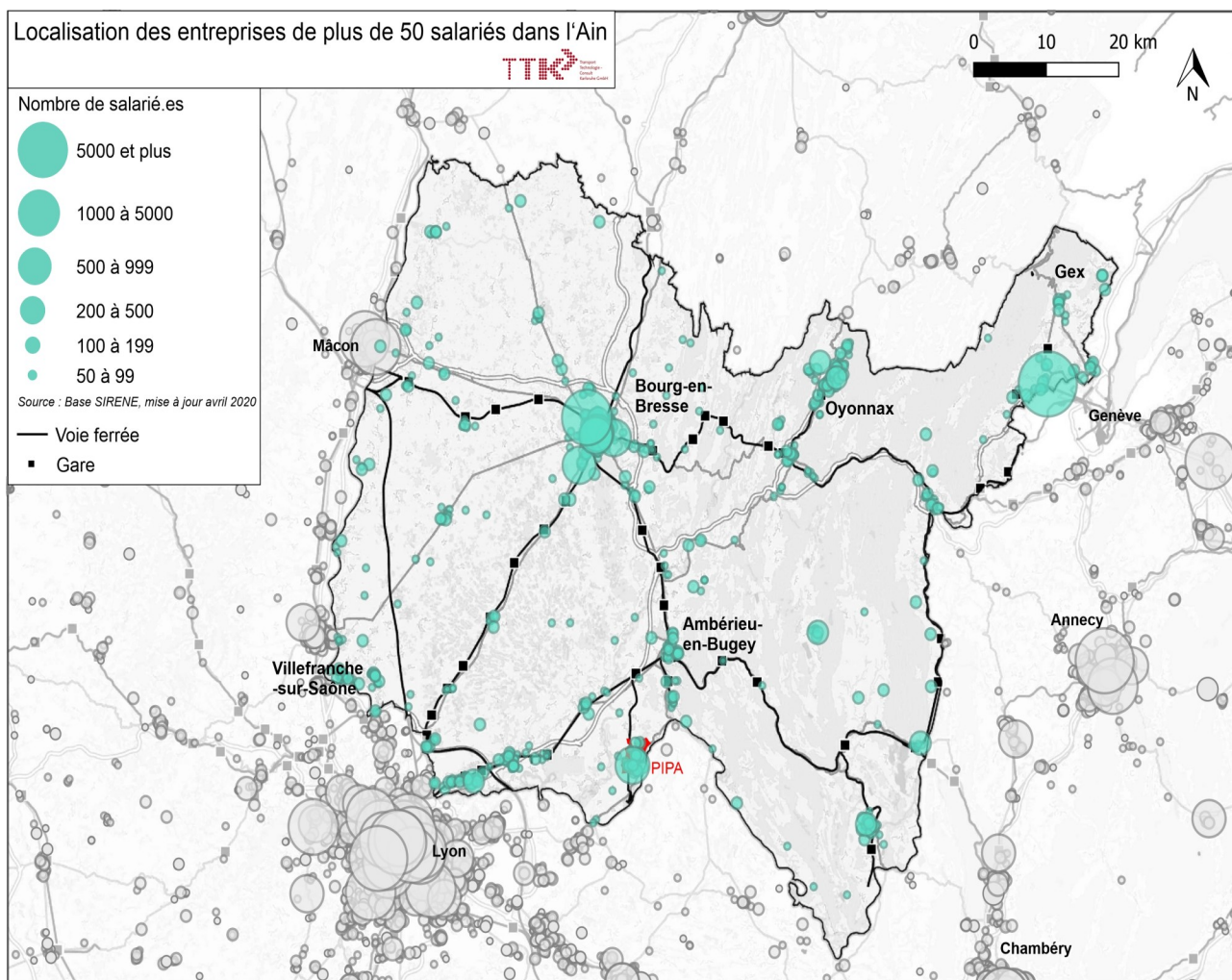
- 40 minutes en voiture et environ 25 minutes en train de Mâcon,
- 1 heure en voiture et en train de Lyon,
- 1h30 en voiture et en train de Genève,
- 4h00 en voiture et 2h00 en train de Paris

L'Ain se situe dans les aires d'influences de plusieurs pôles externes limitrophes :

- à l'ouest, les pôles de Mâcon, Villefranche-sur-Saône et de la métropole lyonnaise,
- à l'est, l'agglomération genevoise et à un degré moindre Chambéry.



Les pôles d'emplois générateurs de déplacements



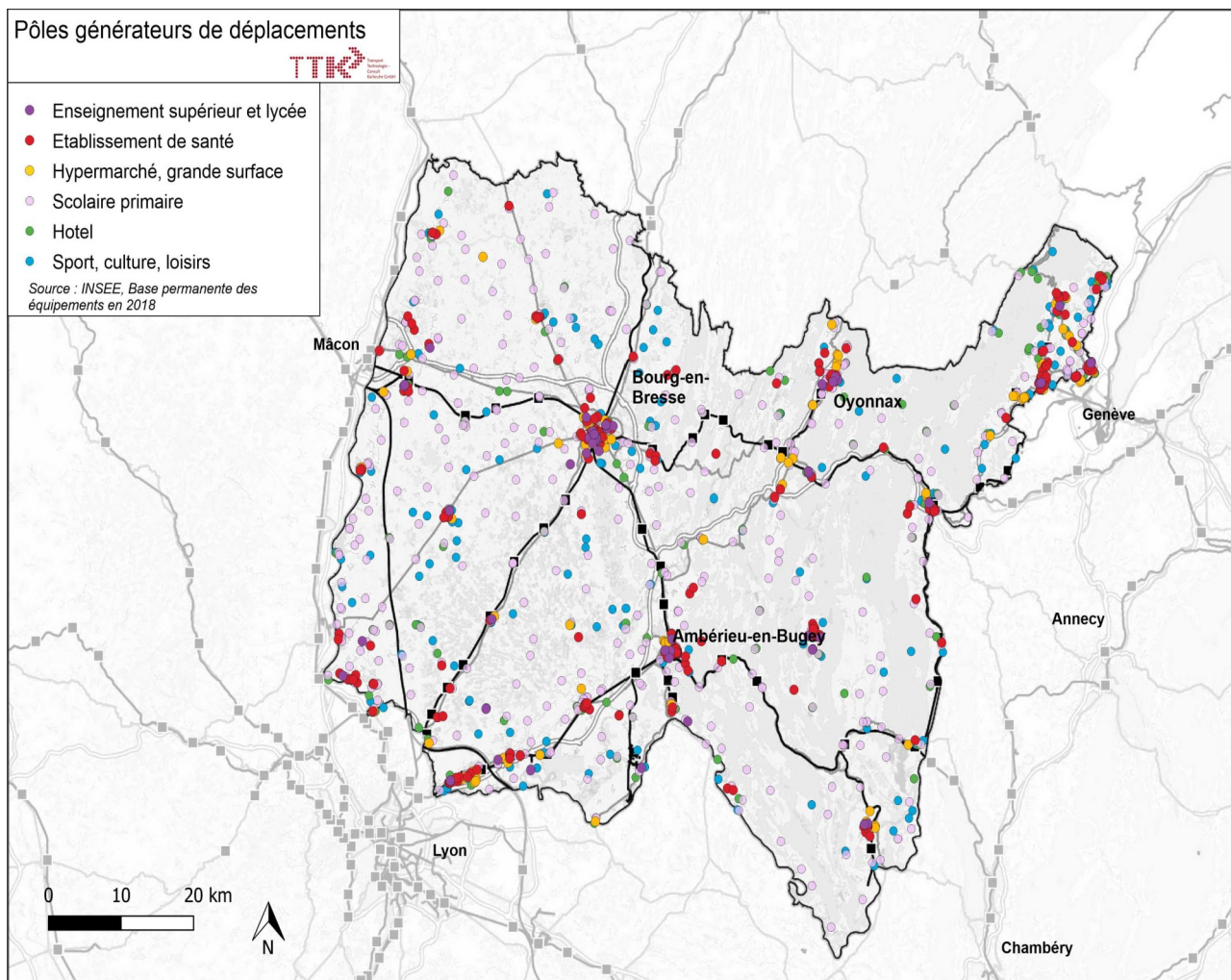
Les emplois se concentrent au sein et à proximité des agglomérations principales qu'elles soient situées dans l'Ain, Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Ambérieu-en-Bugey ou dans les territoires limitrophes, Lyon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône et Genève.

Les emplois sont pour la grande majorité localisés le long d'axe routier majeur ou d'une voie ferrée, propice à la génération de déplacements. Seul le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) occupant 330 hectares sur les communes de Saint-Vulbas et Blyes au sud d'Ambérieu-en-Bugey, se situe un peu à l'écart des grandes agglomérations.

La localisation des zones d'activités économiques recoupe celle des grandes entreprises. Avec 21 % des actifs, l'industrie est un élément clé de l'économie départementale. Ce taux est bien supérieur à la moyenne nationale de 13,6 %.



Les équipements générateurs de déplacements



Comme pour les emplois, les établissements générateurs de déplacements se concentrent autour des villes principales internes ou externes au département.

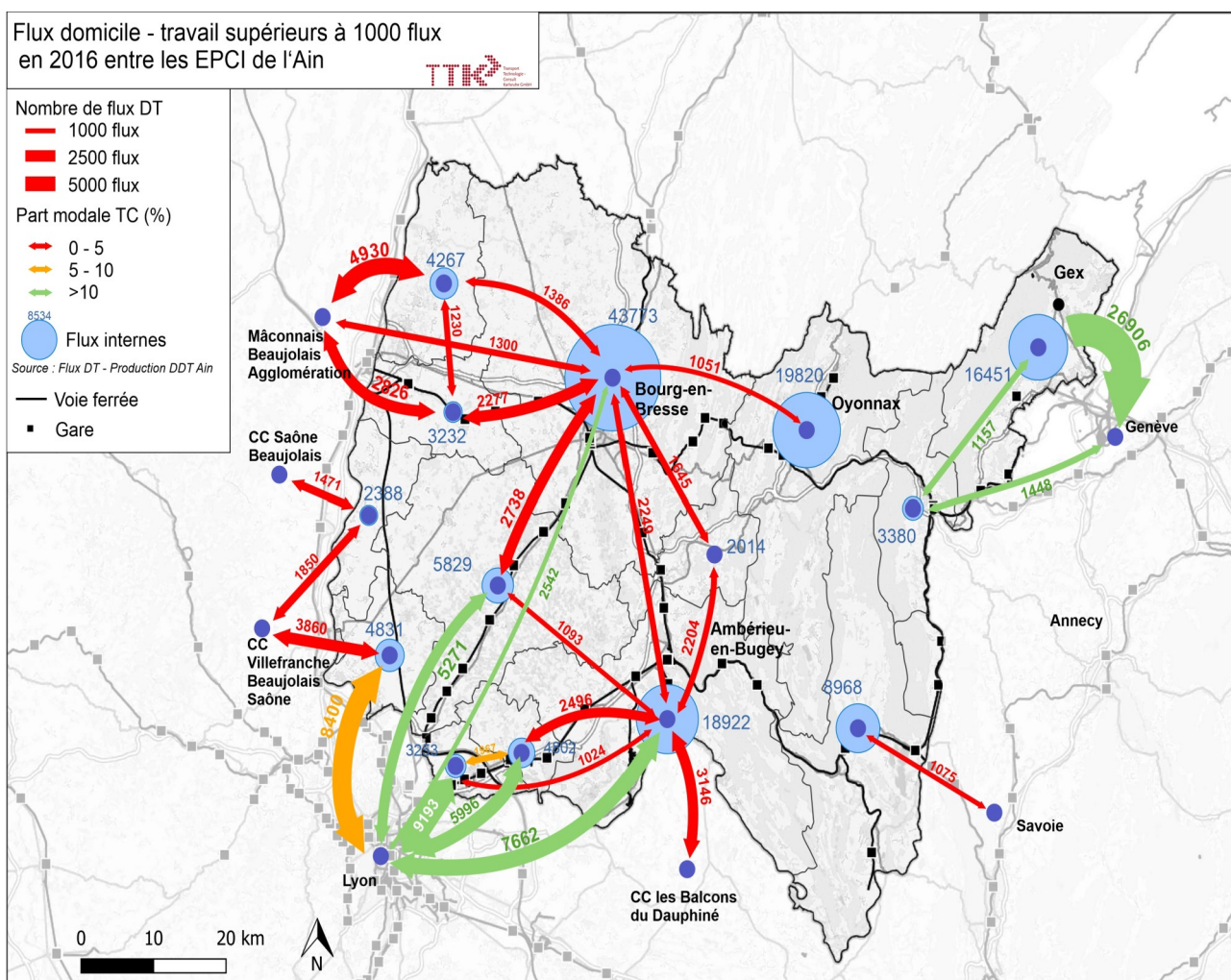
Les établissements de proximité (scolaires, primaires et les sites de sport, culture ou loisirs) sont répartis assez uniformément sur le territoire.

Les établissements de gamme supérieure (grandes surfaces, hypermarchés, enseignements supérieurs et la plupart des établissements de santé) sont réunis de façon stratégique sous forme de pôle à proximité des grands axes de déplacements.

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



Les flux de déplacements domicile-travail entre intercommunalités et les flux internes



D'importants flux¹ de déplacements domicile-travail sont générés par des pôles extérieurs. La plupart des parts modales² des transports en communs (TC) sont faibles, inférieures à 5 %.

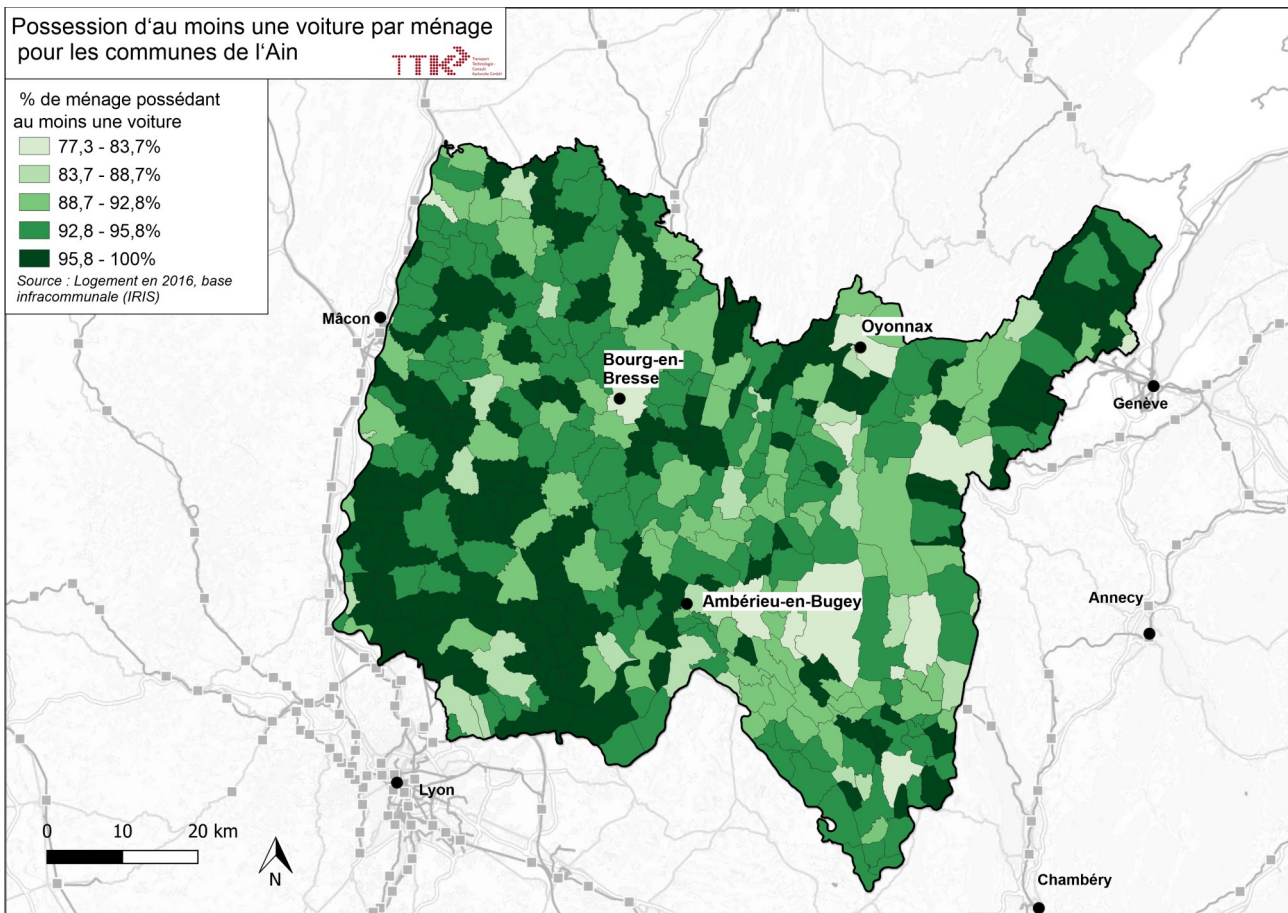
Seuls les actifs travaillant dans les agglomérations lyonnaises et genevoises utilisent de façon significative les TC. Ces choix sont sans doute liés aux contraintes d'utilisation de la voiture à destination (saturations, stationnement) et justifiés par des infrastructures TC plus attractives. En revanche,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

Les flux de déplacements entre intercommunalités de la partie montagneuse apparaissent plus faibles. Cela traduit une autonomie plus grande de ces territoires en matière d'emplois et peut-être aussi des contextes différents favorisant le rapprochement entre emploi et habitat.

1- Flux : Un flux est un aller-retour par jour entre une origine et une destination

2- Part modale : la part modale est la part prise par les différents modes de transports dans la mobilité d'un territoire, voiture, transports publics, vélo, marche.

Le taux de motorisation



Dans le sud-ouest du département, le nombre de ménages possédant plus d'une voiture avoisine les 70%, avec un taux de motorisation des ménages approchant les 100%. La majorité des déplacements pour le travail depuis cette partie du département sont dirigés vers la métropole lyonnaise.

De même, dans la majorité des communes de Bresse au nord-ouest du département, plus de la moitié des ménages possèdent au moins deux voitures, ce qui traduit une forte dépendance des habitants à ce mode de transport.

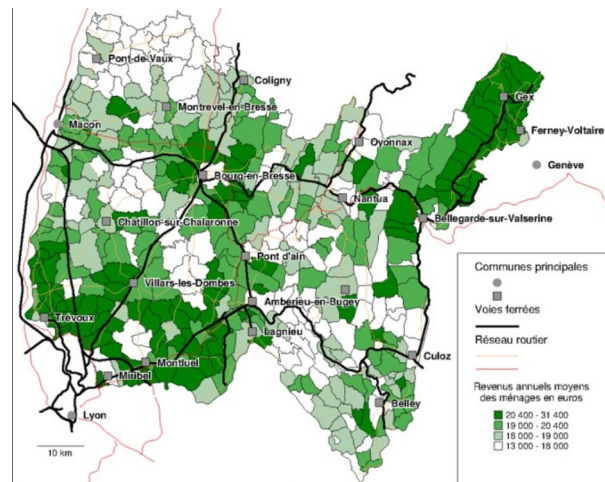
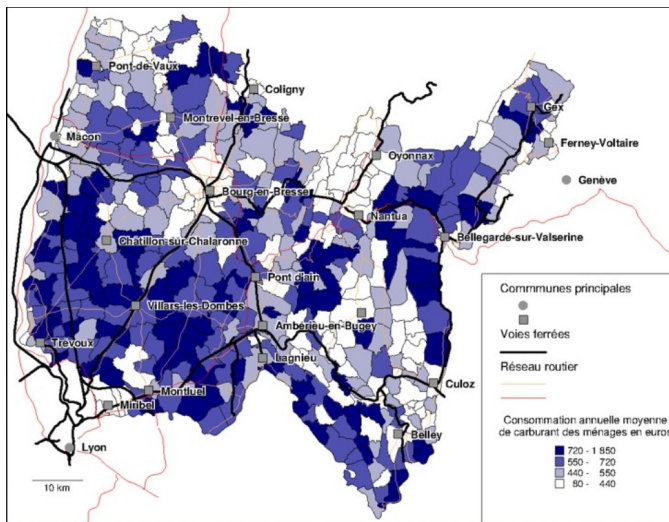
Au sein du massif montagneux, les taux de possession automobile sont beaucoup moins importants que dans le reste du département. Dans beaucoup de communes du sud du Bugey, 35 % des ménages ne possèdent pas plus d'une voiture, voire pas de voiture. Les villes et bourgs-centres sont aussi les communes où les taux de ménages multi-motorisés sont les plus faibles.

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



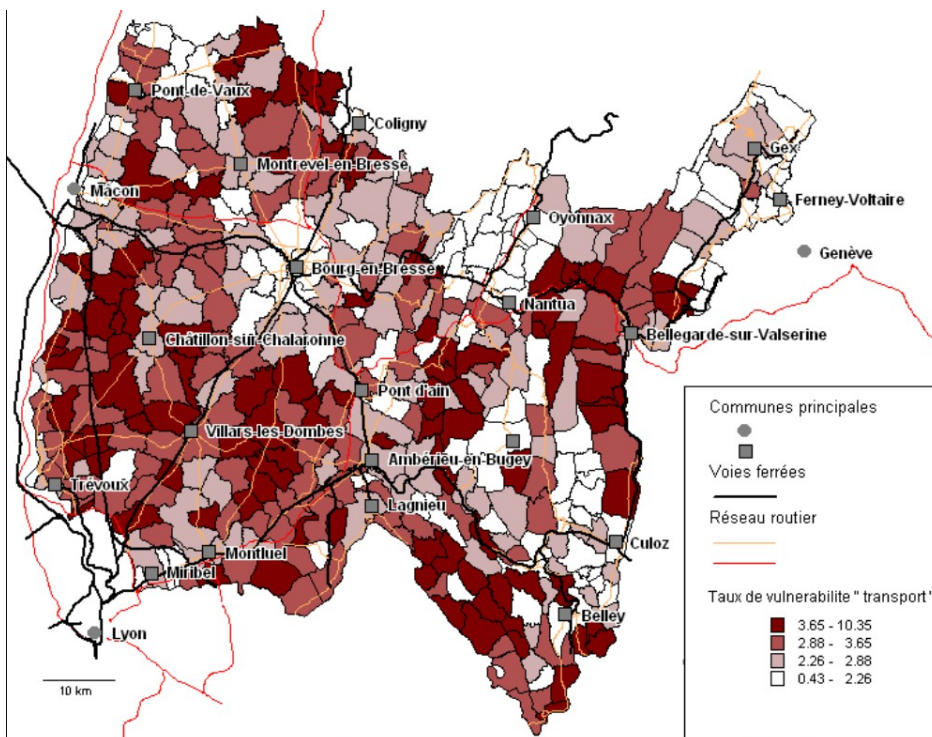
La vulnérabilité énergétique des ménages

1) Consommation des ménages en carburants



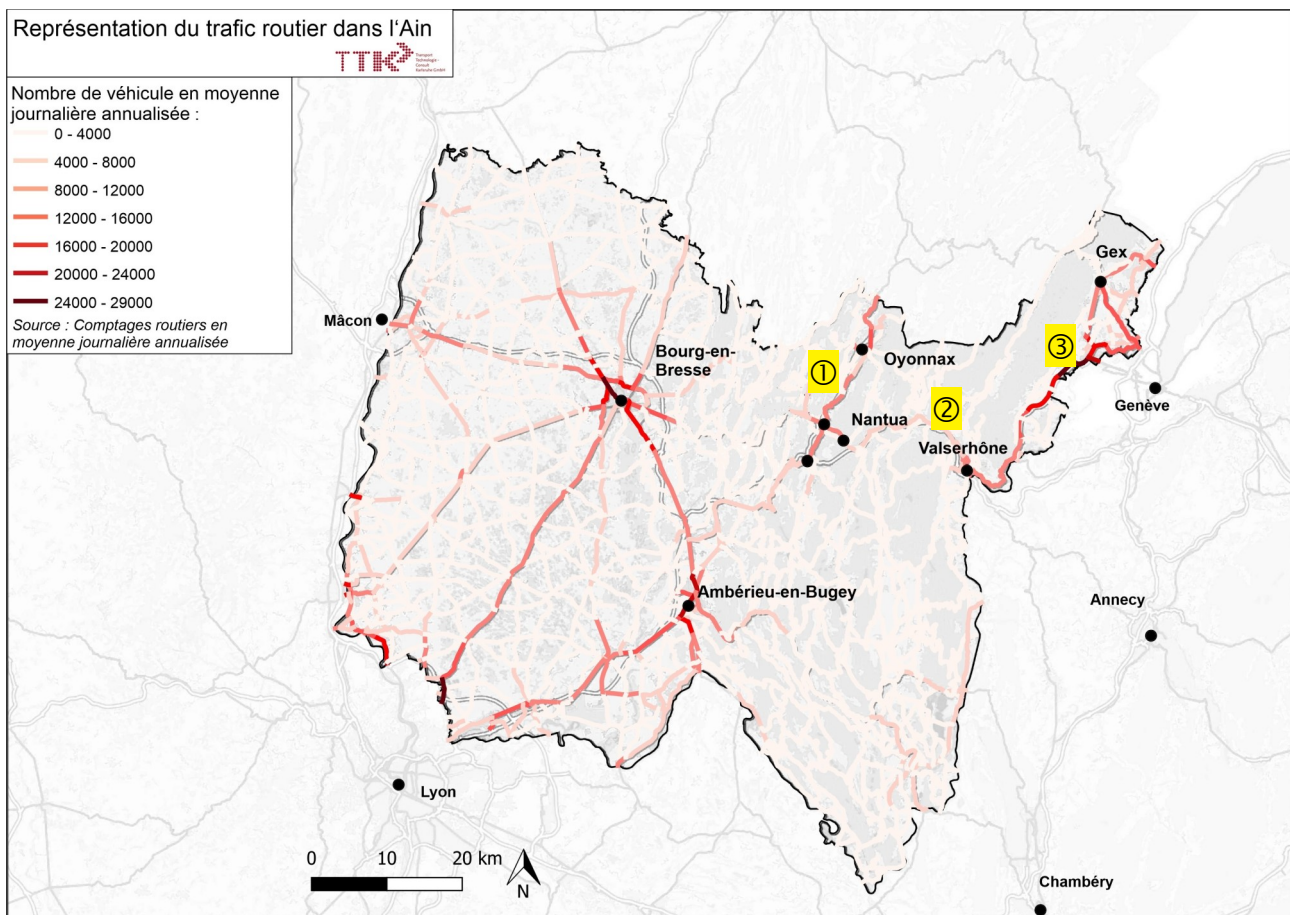
2) Revenus des ménages

3) Vulnérabilité des ménages



La vulnérabilité énergétique des ménages par rapport à la mobilité est le résultat du croisement de deux données : la consommation de carburants et les revenus des ménages

Le trafic routier



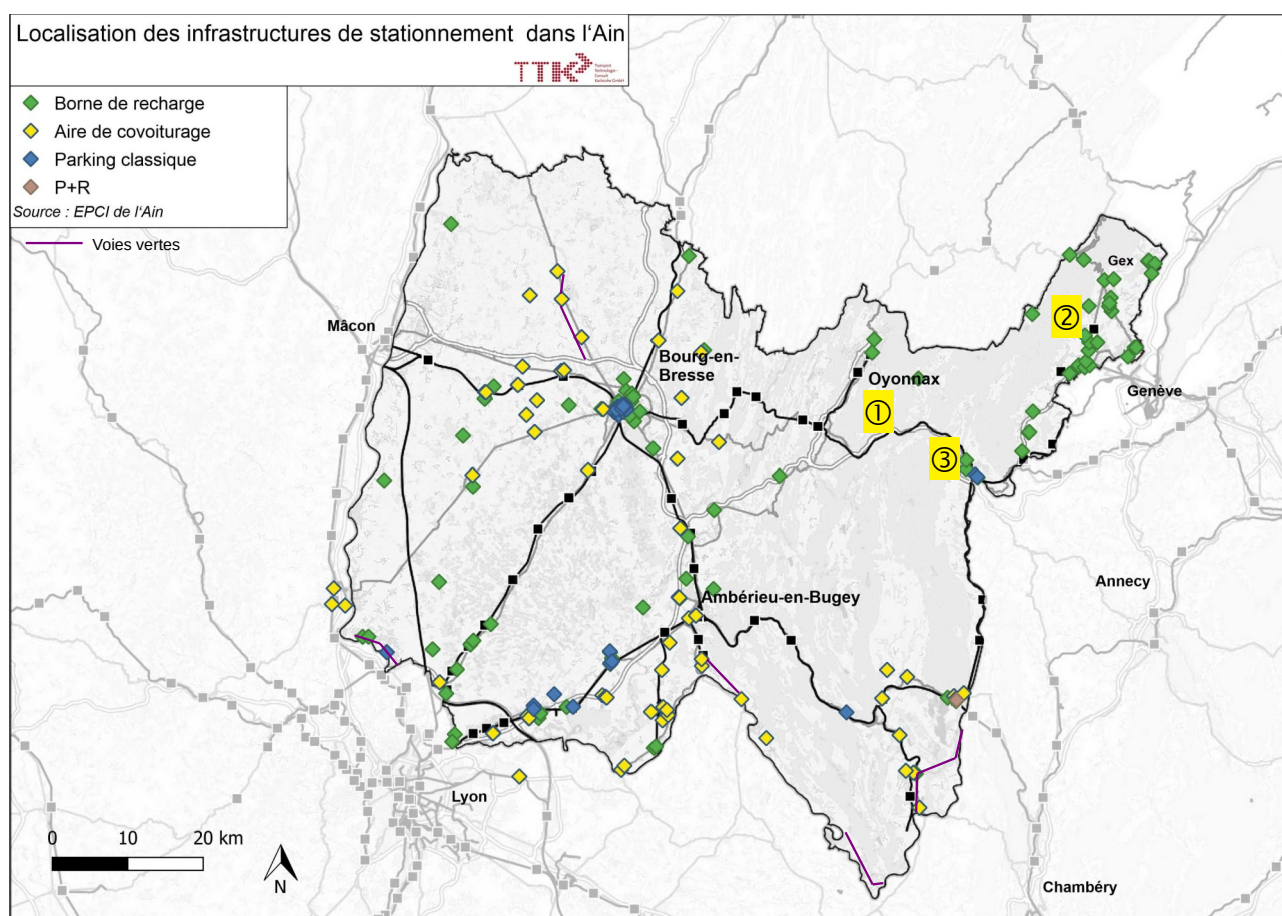
Les flux routiers principaux sont observés à l'approche des pôles principaux d'emplois de commerces et de services, internes ou externes au département.

Dans le secteur montagneux, outre la concentration des flux autour de Genève, trois axes sont en évidence :

- le corridor Oyonnax – Montréal-la-Cluse – Saint-Martin-du-Fresne où se concentrent les flux de cette vallée industrielle ①
- l'axe Montréal-le-Cluse – Valsershône via la cluse de Nantua, point de passage obligé pour la plupart des liaisons est-ouest du département ②
- la liaison Valsershône – Pays-de-Gex via le défilé de Fort l'Ecluse. ③



Les aménagements liés à la mobilité



Les aires de covoiturage sont localisées autour de Bourg-en-Bresse et dans le sud de l'Ain, à la frontière du Rhône et de l'Isère.

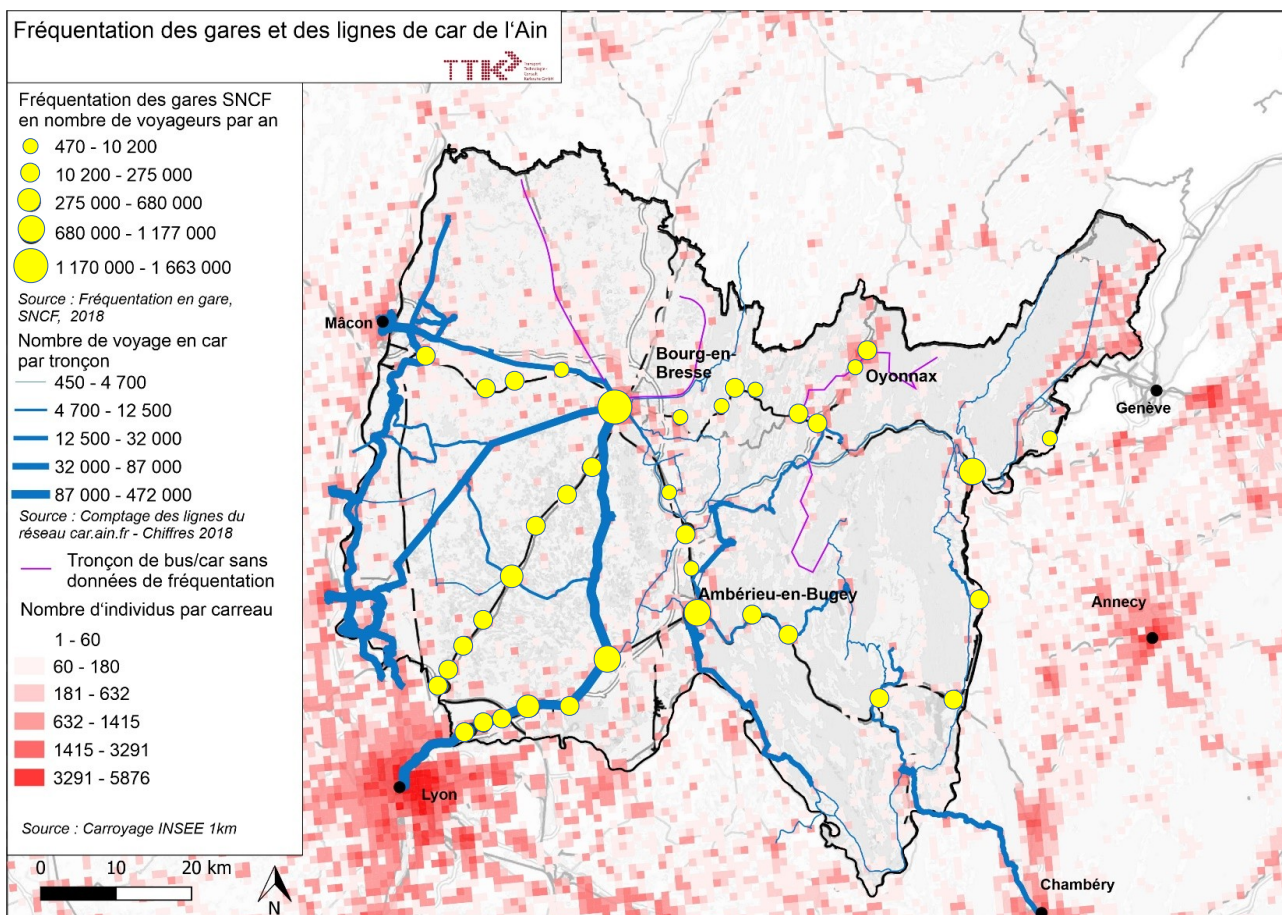
Elles résultent pour la plupart d'actions volontaristes des établissements publics de coopération intercommunaux (EPCI) qui ont contribué à leur création.

Dans le sud-est, la communauté de communes Bugey-Sud, des aires de covoiturage sont localisées à proximité des gares TER, permettant un rabattement vers les lignes ferroviaires par le covoiturage.

Dans les EPCI du Haut-Bugey ①, du Pays de Gex ② et du Pays Bellegardien ③, aucune aire officielle de covoiturage n'est recensée. Cette zone présente un trafic routier important sur certains corridors. Le covoiturage s'avère être une alternative efficace afin de limiter les flux routiers.

Les voies vertes se développent timidement dans le département. La majeure partie constitue des tronçons de la ViaRhôna le long du Rhône amont et un tronçon de l'Échappée bleue de Trévoux vers Lyon le long de la Saône. Une partie de La Traverse a récemment été mise en service entre Attignat/Vacagnole et Jayat, au cœur de la Bresse.

La fréquentation des transports en commun



Plus de 260 000 habitants résident à moins de 500 m d'un arrêt de car régional ou d'une gare, ce qui représente environ 40 % de la population de l'Ain.

Une dichotomie est observée entre les lignes de cars peu fréquentées à l'est du département et celles à l'ouest dont les usagers sont plus nombreux.

Les lignes de train régionales entre Lyon, Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey offrent une desserte importante depuis les nombreuses gares ferroviaires, permettant ainsi aux habitants de rejoindre facilement l'une de ces trois villes.

Directeur de la publication : Guillaume Furri, directeur départemental des Territoires de l'Ain
 Rédaction : DDT de l'Ain – Service Connaissances, Études et Prospective avec l'appui du cabinet TTK
 Date de publication : janvier 2021



**Direction
 départementale
 des territoires de l'Ain**
 23 rue Bourgmayer – CS 90410
 01012 Bourg-en-Bresse Cedex
 Tél. : 04 74 45 62 37
 Fax : 04 74 45 24 48
 Mail : ddt@ain.gouv.fr