



Informers les écomobilistes

28/12/24

Résumé

Un exemple de trajet périurbain

Les écomobilistes se déplacent en train, en car, en bus, en covoiturage, à vélo et/ou à pied. Cela demande de l'organisation et de l'anticipation.

Il est assez facile de préparer un trajet écomobile quand on se déplace en ville mais ça l'est moins si le trajet commence et/ou finit hors de la ville, là où les solutions de transport sont limitées. Dans ce cas, on peut avoir besoin d'enchaîner plusieurs moyens de transport, de réserver un transport à la demande ou de prendre un rendez-vous de covoiturage.

Comment prépare-t-on un tel trajet multimodal ? Notre étude commence avec l'exemple d'un trajet de 25 kilomètres entre deux villages situés respectivement au sud et au nord de Bourg-en-Bresse.

Sept solutions

Nous avons trouvé sept solutions pour faire ce trajet. À l'exception de l'option 'tout à vélo', elles combinent toutes plusieurs moyens de transport. Les résultats sont assez similaires du point de vue de la durée du trajet. Notre préférence va à trois solutions à choisir selon que l'on a plutôt envie de faire de l'exercice (vélo), d'éviter l'incertitude (autocar) ou de faire des rencontres (covoiturage).

Une recherche trop compliquée

Pour trouver ces sept solutions, il a fallu une demi-journée de travail à une personne qui était familière avec tous les moyens de transport concernés. Pour une personne novice et pressée, ce serait impossible.

L'information est structurée aujourd'hui 'de haut en bas'. Chaque prestataire de service diffuse sa propre information : les TER, les cars interurbains, le transport à la demande, les vélos en libre-service, le covoiturage, etc.

Il faudrait renverser la façon d'informer sur les services de mobilité. Chaque écomobiliste devrait trouver toute l'information utile pour préparer son trajet et rien que celle-là. En d'autres termes, l'information devrait être accessible 'de bas en haut'. Cela devient possible grâce aux calculs d'itinéraires que réalisent les applis de navigation.

Simplifier la recherche avec une appli

Nous avons demandé à neuf applis comment remplacer la voiture dans notre exemple de trajet périurbain. Une seule s'en est sortie de façon honorable en proposant un bon itinéraire cyclable et une bonne combinaison de deux autocars. Il y avait pourtant sept solutions. On voit qu'il reste du chemin à faire.

Les applis de navigation se débrouillent mieux dans les grandes villes. Nous avons donc poursuivi notre test avec l'exemple d'un trajet urbain à réaliser à Lyon.

La meilleure appli trouve une dizaine de bonnes solutions, les deux suivantes en trouvent quatre. En revanche, les autres trouvent toutes une seule et même mauvaise solution. Les meilleures applis parviennent à combiner les transports publics, les vélos en libre-service et la réservation d'un covoiturage. Cela montre que l'information dont on aurait besoin à Bourg-en-Bresse est déjà en grande partie disponible à Lyon.

Cette étude

Cette étude est une contribution au Groupe de travail 'Mobilité' du [Conseil de développement](#) de l'Agglomération de Bourg-en-Bresse. Elle a été réalisée par l'association [autosBus](#) qui travaille depuis 2013 à développer les alternatives à l'auto-solo en zone périurbaine. Elle porte sur l'information qu'il conviendrait de donner aux habitués de la voiture pour les aider à utiliser les autres modes de déplacement.

Être écomobiliste, c'est éviter de conduire sa voiture et se déplacer plutôt en train, en car, en bus, en covoiturage comme passager, à vélo et/ou à pied. On est gagnant du point de vue économique et écologique mais cela demande de l'organisation et de l'anticipation.

Préparer un trajet écomobile, c'est assez facile si l'on se déplace en ville. Il suffit d'un plan des pistes cyclables, des lignes de bus et des stations de vélos en libre-service. C'est plus compliqué si le trajet commence et/ou finit hors de la ville, là où les solutions de transport sont limitées. Assez souvent, on a besoin d'enchaîner et de comparer plusieurs moyens de transport pour faire ce qu'on appelle un trajet multimodal. Le cas échéant, il faut aussi réserver un transport à la demande ou de prendre un rendez-vous de covoiturage, ce qui impose pas mal d'anticipation.

Comment fait-on concrètement pour préparer un tel trajet ? C'est le bon moment pour poser cette question à Bourg-en-Bresse car notre Agglomération vient de renforcer la plupart de ses services de mobilité, ce qui ouvre beaucoup de nouvelles possibilités dans la zone périurbaine.

Cette note commence par un exemple. Il s'agit de trouver et de comparer plusieurs combinaisons de moyens de transport pour réaliser sans voiture un trajet périurbain typique. La suite décrit l'information qui a été utilisée pour rechercher ces solutions et discute des perspectives d'amélioration de l'information.

Préparer un trajet écomobile périurbain : un exemple

L'exemple choisi est un trajet périurbain partant d'un village situé à 13 kilomètres au sud-est de la ville et arrivant dans un autre village situé à 12 kilomètre au nord. La recherche d'information est faite un mercredi pour un déplacement prévu le lendemain matin avec une arrivée à 8h30 au plus tard. Tous les modes de transport sont envisageables, sauf la voiture en tant que conducteur.

Le Tableau 1 compare les sept solutions trouvées. Plusieurs critères sont considérés : l'heure de départ (reflétant la durée du trajet), le nombre de correspondances (dépendant des divers moyens de transport utilisés), la présence ou l'absence d'incertitude, l'importance de l'exercice physique et les rencontres faites en chemin.

Tableau 1 – Comparaison des solutions trouvées

		Heure départ	Nb corresp.	Incertitude	Exercice physique	Rencontres
1	Tout à vélo	6h57	0	/	+++	/
2	Vélo et car (1 ^e option)	6h52	1	/	++	/
3	Vélo et car (2 ^e option)	6h48	1	/	+	/
4	TAD, vélo et car	6h20	2	oui	+	oui
5	Tout en car	7h01	1	/	/	/
6	Car, vélo et covoiturage	7h01	2	oui	+	oui
7	Car et RV de covoiturage	7h01	1	/	/	oui

De façon surprenante, presque toutes les options se valent en ce qui concerne l'heure de départ. La comparaison se fait donc sur d'autres critères. Nous retenons quatre options intéressantes (surlignées dans le tableau ci-dessus) :

- (1) **Tout à vélo** si l'on n'a pas peur d'un long effort physique. On y gagne une promenade très agréable sur un itinéraire presque entièrement sécurisé. Une parenthèse de vacances au milieu d'une semaine ordinaire.
- (3) **Vélo et car (2^e option)** si l'on veut faire un peu d'exercice sans compliquer le trajet.
- (5) **Tout en car** pour un trajet entièrement assis et tranquille.
- (7) **Car et rendez-vous de covoiturage** si l'on n'a pas envie de se fatiguer et qu'on aime bien les nouvelles rencontres.

À noter que ces quatre bonnes solutions n'utilisent pas le transport à la demande, ni les TER, ni les lignes de covoiturage. Cependant, il ne faut en tirer aucune conclusion générale. Tous les moyens de transport sont susceptibles d'être pertinents pour d'autres trajets à d'autres heures.

La recherche de l'information est trop compliquée

Pour trouver les sept solutions du Tableau 1 et pour écarter les autres, il a fallu une demi-journée de travail à une personne qui était familière avec tous les moyens de transport concernés. Voici la liste des sources utilisées :

- Appli Géovélo pour les distances et itinéraires cyclables
- Appli SNCF Connect pour les lignes TER
- Appli Rubis pour les lignes de car et de covoiturage de l'Agglomération
- Appli Rubis Plus pour le transport à la demande
- Appli Rubis Vélo pour les vélos en libre-service
- Site web de Car'Ain
- Appli BlaBlaCar Daily pour les rendez-vous de covoiturage

Pour une personne novice et pressée, cette recherche aurait été impossible. Pour s'en convaincre, il suffit de se pencher sur le témoignage présenté dans l'encadré suivant.

Un témoignage de recherche d'information

Claire va tous les jours au travail en voiture alors même qu'elle pourrait facilement changer. Elle habite à quatre minutes à pied d'une gare qui dessert la ville centre. Les trains sont à peu près compatibles avec ses horaires de travail, lesquels sont d'ailleurs assez souples. Elle a un penchant pour les transports publics et elle vient de déménager, ce qui crée un moment propice à la remise en cause de ses habitudes de conductrice.

Elle se rend à la mairie de son village, puis à l'Agence d'écomobilité de l'Agglomération et elle consulte Internet. Elle y trouve les fiches horaires des TER, le flyer du transport à la demande et celui de la ligne de covoiturage. Ces informations ne répondent pas aux questions qui l'inquiètent et notamment : « Comment rejoindre mon travail quand j'arrive à la gare de Bourg ? ». Elle ne change pas ses habitudes.



Voir le témoignage de Claire [ici](#)

Dans ce témoignage, la recherche d'une bonne alternative à la voiture était particulièrement facile. La personne était désireuse de changer et elle a consulté les informations disponibles. Ces informations étaient compartimentées avec une entrée par moyen de transport. Il lui fallait faire quelques pas supplémentaires pour combiner le train, la marche et les bus urbains, et pour comparer les solutions trouvées. C'était l'affaire de quelques minutes mais elle n'a pas fait la démarche. A fortiori, elle ne l'aurait pas faite pour trouver les sept options du Tableau 1.

Disons pour conclure que l'information est structurée 'de haut en bas', sous la responsabilité de chaque fournisseur de service : TER, cars interurbains, transport à la demande, vélos en libre-service, covoiturage, etc. Au contraire il faudrait renverser la manière d'informer. Chaque écomobiliste devrait pouvoir trouver toutes les informations utiles pour préparer tel trajet à tel moment, et rien que celles-là. En d'autres termes, l'information devrait être accessible 'de bas en haut'.

Simplifier la recherche avec une appli

Pourra-t-on un jour automatiser la recherche des solutions multimodales et montrer les résultats aux écomobilistes de façon simple et fluide ? La réponse à cette question est en train de se dessiner grâce aux calculs d'itinéraires que réalisent les applis de navigation. Nous poursuivons donc notre test en regardant comment ces applis se débrouillent pour trouver de bonnes combinaisons de moyens de transport dans l'exemple du trajet périurbain présenté ci-dessus.

Nous avons consulté neuf applis. Les résultats figurent dans le Tableau 2.

Tableau 2 – Les applis de navigation en périphérie de Bourg

Solutions trouvées	vélo	autocar
Apple Plan	mauvaise	pas trouvée
City Mapper	/	/
Geovélo	très bonne	/
Google Map	mauvaise	pas trouvée
Mappy	mauvaise	pas trouvée
Moovit	/	/
Oùra	/	bonne
Rubis	bonne	pas trouvée
Transit	bonne	bonne

Trois applis (Géovélo, Rubis et Transit) proposent un itinéraire cyclable utilisant la voie verte qui relie le sud de la ville à la destination. Deux applis (Oùra et Transit) proposent un trajet en car qui combine les offres de deux opérateurs différents (solution 5 du Tableau 1). Aucune appli ne propose de combinaison incluant le transport à la demande ou les vélos en libre-service.

Le résultat de ce test est encourageant mais reste insuffisant. À noter que Waze, une des applis les plus populaires, ne propose rien d'autre que l'automobile. Il convient enfin de donner un bon point à City Mapper et à Moovit qui annoncent « Région non prise en charge », ce qui vaut mieux que de donner de mauvaises informations.

Quelles perspectives à court terme ?

Les applis de navigation se débrouillent mieux dans les grandes villes, par exemple à Lyon. Leurs performances dans les métropoles donnent une indication de ce qu'il serait possible d'obtenir à Bourg-en-Bresse à l'avenir. Nous poursuivons donc notre test avec l'exemple d'un trajet urbain à réaliser à Lyon sans voiture. L'option 'Tout à vélo' est écartée car nous ne sommes pas capables de juger les propositions qui sont faites en la matière.

Un exemple de trajet écomobile dans la zone urbaine de Lyon

J'habite près de l'École des Semailles à Rilleux-la-Pape à 11 kilomètres au nord de la Place Bellecour. Je dispose de toutes les cartes, abonnements et applis de mobilité susceptibles de me servir. Nous sommes un mercredi de septembre 2024. Je dois aller le lendemain matin à la mairie de Bron, située à 9 kilomètre à l'est du centre-ville. J'ai rendez-vous à 8h30. Je veux faire le trajet sans ma voiture.

Le Tableau 3 présente les résultats du test pour sept applis. Géovélo et Rubis ne sont pas pertinents pour cet exemple et sont donc écartés. Il existe aussi une appli qui s'appelle Optimod et qui n'est pas testée car elle est purement lyonnaise et n'offre donc pas de perspective pour notre territoire.

Tableau 3 – Les applis de navigation à Lyon

Solutions trouvées	Bus, tram, métro seulement			Bus et vélo en libre-service	Covoiturage
	solutions	corresp.	départ à		
Apple Plan	1	3	7h30	/	/
City Mapper	4	1 à 2	7h09 à 7h13	tout à vélo départ à 7h00	/
Google Map	1	3	7h31	/	/
Mappy	1	3	7h16	/	/
Moovit	4	2	7h13 à 7h17	une solution avec une correspondance départ à 7h18	cinq solutions avec 0 correspondance départ entre 7h et 7h30
Oùra	1	2	7h00	/	/
Transit	3	2 à 3	7h00 à 7h06	une solution avec 2 correspondances départ à 6h59	/

Le résultat du test classe Moovit en tête avec une dizaine de bonnes solutions bien diversifiées. Transit et City Mapper arrivent ensuite avec quatre solutions un peu moins bonnes. Oùra propose une bonne solution mais ne propose rien d'autre que les transports publics. Les autres applis ne proposent qu'une seule solution avec trois correspondances, ce qui est dissuasif.

Moovit et Transit sont les deux applis qui parviennent à combiner les transports publics et les vélos en libre-service. Par ailleurs, Moovit suggère des solutions de covoiturage et bascule directement sur l'appli de BlaBlaCar Daily si l'utilisateur est intéressé, avec le bon itinéraire et le bon horaire. Ce test montre que l'information dont on aurait besoin à Bourg-en-Bresse est déjà en grande partie disponible à Lyon.

Un journaliste américain a fait un [test international](#) à New York, Philadelphie, Chicago, Toronto et Barcelone. Il classe City Mapper en tête dans les villes où cette appli est disponible. Viennent ensuite Transit puis Moovit. Cependant, ce test date de 2015 et le paysage change vite. Nous retenons qu'il faut suivre attentivement les progrès des meilleures applis. Un [point de vue français](#) a également été proposé en 2020 et suggère de suivre les progrès de Mappy.

Notons à ce propos que toutes les applis n'ont pas la même couverture territoriale. Mappy couvre toute la France, de même qu'Apple Plan, Google Map et Transit. Ces quatre applis sont donc utilisables si un habitant de notre territoire doit se rendre à l'extérieur. Oùra couvre toute notre Région mais pas les zones voisines situées à l'ouest (Mâcon) et au nord (Saint-Amour). Quant à City Mapper sa couverture se limite à neuf grandes villes françaises pour le moment.

Moovit, l'appli la mieux placée dans notre test, couvre déjà une soixantaine de villes françaises, y compris des villes moyennes comme Pau ou Carpentras. Cette appli est présente dans plus d'une centaine de pays. À chaque fois qu'elle couvre un nouveau territoire, elle noue un partenariat avec

l'autorité locale et son opérateur, par exemple à [Menton](#) en 2021 avec la communauté d'agglomération et Keolis.

À l'avenir, les applis parviendront-elles à retrouver toutes les solutions qui sont présentées dans le Tableau 1 ? Un [webinaire](#) organisé le 30 août dernier par la [Fabrique des mobilités](#) a fait un point sur ce sujet. Il en ressort qu'on peut espérer beaucoup de progrès rapides sauf pour l'intégration du transport à la demande qui pose des problèmes difficiles.

Une des opinions exprimées dans ce webinaire est qu'il vaut mieux faire alliance avec une ou plusieurs applis généralistes (par exemple Moovit ou Transit) plutôt que de développer une appli locale.

Quelles perspectives à plus long terme ?

À supposer que les applis parviennent à fournir une bonne information multimodale, on pourra ensuite espérer qu'elles s'enrichissent d'autres fonctionnalités utiles.

Guidage en temps réel

Aujourd'hui, les horaires des bus et des cars Rubis ne sont pas connus en temps réel. Notre Agglomération mobilise tous les acteurs concernés afin d'être en mesure, dans les années à venir, de fournir des données de ponctualité en libre accès. Toutes les applis pourront alors utiliser ces données et faire du guidage en temps réel. Celles de City Mapper et de Transit ont commencé à le faire dans les territoires qu'elles couvrent.

À terme, cette fonctionnalité devrait avertir l'utilisateur du retard de son autocar, de son transport à la demande ou de son covoitureur, ou encore lui proposer une alternative s'il a raté sa correspondance ou s'il ne trouve pas le vélo en libre-service qu'il a prévu de prendre.

On notera cependant que l'information multimodale reste très précieuse, même sans mise à jour en temps réel. Elle permet en effet de préparer son trajet écomobile à l'avance, sachant que cela requiert presque toujours de l'anticipation, par exemple s'il faut réserver un transport à la demande ou prendre un rendez-vous de covoiturage.

Mobilité par association de services (MAS)

Une autre étape importante est de permettre les **réservations sans changer d'appli**. Mappy le fait déjà pour le covoiturage, mais cela ne fonctionne que pour la longue distance avec BlaBlaCar. Est-ce qu'il sera possible d'étendre cette fonctionnalité au transport à la demande ? Ça n'est pas sûr.

Finalement la principale fonctionnalité nouvelle que tout le monde espère, c'est le **mariage de l'information multimodale et du paiement**. Deux applis au moins, [Moovit](#) et Transit, se sont engagés dans ce défi. L'idée est que la même appli permette de trouver la bonne combinaison de moyens de transport, de faire les réservations, de payer toutes les étapes du trajet et d'être débité en temps réel ou en fin de mois. Lors du [webinaire](#) de la Fabrique des mobilités, cité plus haut, il a été dit qu'une difficulté réside dans les multiples systèmes d'abonnement et de réduction spécifiques à chaque moyen de transport. À noter que le paiement du transport par carte bancaire se généralise rapidement et que cela pourrait peut-être suffire à faire des trajets multimodaux sans se compliquer la vie.

Marier l'information multimodale et le paiement, c'est le principe de ce qu'on appelle MaaS (*Mobility as a Service*) que beaucoup considèrent comme le graal de l'écomobilité. Selon le Cerema, le MaaS est « une plate-forme à laquelle l'utilisateur accède via une appli qui permet l'information, la réservation, l'achat et la validation des titres avec un compte utilisateur unique, pour un ensemble

de moyens de transport le plus exhaustif possible ». Si l'on veut parler français, on peut utiliser MAS pour Mobilité par Association de Services. Le Cerema a fait récemment (2021) le point sur la [situation du MAS en France](#).

Apprentissage grâce aux usagers

De même que les automobilistes signalent les radars à leur appli favorite, les usagers pourraient **participer à la mise à jour** de l'information multimodale, par exemple en signalant le déplacement temporaire d'un arrêt de car ou l'existence d'une aire de covoiturage informelle. Moovit (encore) s'est engagé dans cette voie en associant les services locaux de transports et des habitants volontaires à la mise en place de son service dans de nouveaux territoires. De telles communautés se sont formées par exemple à Besançon, Briançon, Mont de Marsan, Montpellier et Saint-Etienne.

Une appli automobile procure aux conducteurs les informations dont ils ont besoin et en retour, elle collecte des informations précieuses, par exemple sur les ralentissements. Il se forme alors un cercle vertueux qui permet par exemple de proposer aux conducteurs des trajets évitant les bouchons. Le même cercle vertueux s'observera probablement à l'avenir pour les applis écomobiles qui pourraient **apprendre à partir de l'expérience des utilisateurs**, par exemple sur les horaires réels du transport à la demande ou sur les temps d'attente aux arrêts de covoiturage.

Pour conclure

Préparer un trajet écomobile, c'est assez facile si l'on se déplace en ville mais ça l'est beaucoup moins si le trajet commence et/ou finit hors de la ville, là où les solutions de transport sont limitées. Entre autres difficultés, on peut avoir besoin d'enchaîner plusieurs moyens de transport, de réserver un transport à la demande ou de prendre un rendez-vous de covoiturage. En pratique, la recherche d'information est trop compliquée pour permettre un passage facile de la voiture à ses alternatives.

L'information est structurée aujourd'hui 'de haut en bas' selon les différentes offres de service : les TER, les cars interurbains, le transport à la demande, les vélos en libre-service, le covoiturage, etc. Il faudrait au contraire l'organiser 'de bas en haut' en se mettant à la place de la personne qui prépare son trajet, ce qui revient à renverser la façon d'informer sur les services de mobilité.

Cela devient possible grâce aux calculs d'itinéraires que réalisent les applis de navigation. Sur la base d'un petit test des principales applis, nous constatons qu'une seule d'entre elles s'en sort de façon honorable. Il reste du chemin à faire.

Les applis de navigation se débrouillent mieux dans les grandes villes. Nous avons donc poursuivi notre test à Lyon et nous constatons que les meilleures applis proposent un large choix de bonnes solutions et parviennent à combiner les transports publics, les vélos en libre-service et la réservation d'un covoiturage. Cela montre que l'information dont on aurait besoin à Bourg-en-Bresse est déjà en grande partie disponible à Lyon.

Annexe – Détail de l'exemple étudié

L'encadré qui suit présente l'exemple d'un trajet périurbain à réaliser de façon écomobile. Ce trajet est un peu plus compliqué que d'ordinaire mais il est loin d'être exceptionnel.

Un exemple de trajet écomobile en périphérie de Bourg

J'habite Journans, un village situé à 13 kilomètres au sud-est de Bourg-en-Bresse. J'ai un vélo avec lequel je roule à 17 km/h. Je dispose de toutes les cartes, abonnements et applis de mobilité susceptibles de me servir. Nous sommes un mercredi de l'automne 2024. Je dois aller le lendemain matin à Attignat, un village situé à 12 kilomètres au nord de la ville. J'ai rendez-vous à 8h30. Il va faire beau. Je veux faire le trajet sans ma voiture.

Voici les sept solutions trouvées :

1 Tout à vélo

- Départ à 6h57
- Trajet de porte à porte à vélo (25 km). Temps de mise en route : 5 min. Temps de trajet : 88 min à 95% sur une voie verte et des petites routes agréables.

2 Vélo et car (première option)

- Départ à 6h52
- Trajet à vélo jusqu'en centre-ville (13 km) - Temps de mise en route : 5 min. Temps de trajet : 46 min à 90% sur des petites routes agréables.
- Stationnement du vélo sous abri
- Trajet en car du centre-ville jusqu'à la destination (Rubis, Ligne 10, 12 km - Temps de correspondance : 5 min. Temps de trajet : 17 min – Horaire 7h48 > 8h05
- Attente à l'arrivée 25 min.

3 Vélo et car (seconde option)

- Départ à 6h48
- Trajet à vélo jusqu'à Ceyzériat (5 km) - Temps de mise en route : 5 min. Temps de trajet : 17 min à 50% sur des petites routes agréables.
- Stationnement du vélo difficile
- Trajet en car jusqu'à la destination (Rubis, Ligne 10, 22 km) - Temps de correspondance : 5 min. Temps de trajet : 50 min – Horaire 7h15 > 8h05
- Attente à l'arrivée 25 min.

4 Transport à la demande, vélo et car

- Départ à 6h20
- Trajet en transport à la demande jusqu'à l'entrée sud de la ville (Rubis Plus, 10 km) - Temps de sécurité : 5 min. Temps de trajet : 20 min- Horaire approximatif 6h25 > 6h45. L'horaire exact est connu deux heures à l'avance.
- Trajet en vélo libre-service jusqu'en centre-ville (3 km) – Temps de mise en route : 5 min. Temps de trajet : 10 min.

- Trajet en car jusqu'à la destination (Rubis, Ligne 10, 22 km) - Temps de correspondance : 5 min. Temps de trajet : 50 min – Horaire 7h15 > 8h05
- Attente à l'arrivée 25 min.

5 Tout en car

- Départ à 7h01
- Trajet en car jusqu'en centre-ville (Car'Ain, 13 km) - Temps de sécurité : 5 min. Temps de trajet : 33 min - Horaire 7h06 > 7h39
- Trajet en car jusqu'à la destination (Rubis, Ligne 10, 22 km) - Temps de correspondance : 9 min. Temps de trajet : 17 min – Horaire 7h48 > 8h05
- Attente à l'arrivée 25 min.

6 Car, vélo et covoiturage sans rendez-vous

- Départ à 7h01
- Trajet en car jusqu'en centre-ville (Car'Ain, 13 km) - Temps de sécurité : 5 min. Temps de trajet : 33 min - Horaire 7h06 > 7h39
- Trajet en vélo libre-service jusqu'à la sortie nord de la ville (3 km) – Temps de mise en route : 5 min. Temps de trajet : 10 min.
- Trajet en covoiturage jusqu'à la destination (Rubis Covoit, Ligne de Montrevel, 10 km) - Temps de correspondance : 5 min pour rejoindre l'arrêt de covoiturage. Temps d'attente : 15 min. Il y a un peu d'incertitude sur le temps d'attente. Temps de trajet : 15 min.
- Pas d'attente à l'arrivée.

7 Car et rendez-vous de covoiturage

- Départ à 7h01
- Trajet en car jusqu'en centre-ville (Car'Ain, 13 km) - Temps de sécurité : 5 min. Temps de trajet : 33 min - Horaire 7h06 > 7h39
- Trajet en covoiturage jusqu'à la destination (BlaBlaCar Daily, deux offres disponibles, 12 km) - Temps de sécurité : 5 min. Temps de trajet : 15 min.
- Attente à l'arrivée 25 min.

Les autres solutions explorées

Plusieurs autres combinaisons de vélo, transports publics et covoiturage ont également été explorées mais elles n'ont pas été retenues car inapplicables au trajet préparé ou inutilement compliquées. On notera en particulier qu'il existe deux gares TER qui seraient utilisables si les horaires convenaient pour le trajet souhaité :

- celle de La-Vavrette-Tossiat qu'il est possible de rejoindre à vélo en un quart d'heure et qui dessert la gare de Bourg en autocar,
- celle de Ceyzériat qu'il est possible de rejoindre à vélo en 20 minutes et qui dessert la gare de Bourg en train.