



DIAGNOSTIC Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de communes de Chavanon, Combrailles et Volcans



CHAVANON
COMBRAILLES
& VOLCANS
COMMUNAUTÉ

Avril 2025 - Novembre 2025

Sommaire :

1ère partie: CONTEXTE ET INTRODUCTION.....	4
1.Contexte national et cadre réglementaire.....	5
2.Contexte local de la mobilité sur Chavanon, Combrailles et Volcans.....	8
3.Profil synthétique de territoire.....	11
4.Genèse, enjeux et structuration du Plan de Mobilité Simplifié.....	18
2ème partie. DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS.....	24
1.Méthodologie et ressources utilisées.....	25
A. Structure du diagnostic.....	26
B. Aperçu méthodologique.....	27
C. Travaux et référentiels existants mobilisés.....	28
D. Sources et données mobilisées.....	29
E. Enquête auprès des habitants.....	30
F. Enquête auprès des communes.....	31
G. Entretiens avec des partenaires de la mobilité.....	32
2. Le territoire et ses dynamiques : des éléments clés pour comprendre les besoins de mobilité (Partie 1 diagnostic).....	33
A. Un territoire au relief vallonné, vaste et peu dense.....	34
B. Un territoire structuré autour de ses centralités locales.....	36
C. Une dépendance en partie contrainte aux pôles extérieurs.....	38
D. Un territoire à deux vitesses démographiques.....	40
E. Un tissu économique éclaté, des besoins de mobilité ciblés.....	42
F. Tourisme et mobilités.....	44
G. Des publics fragilisés ou contraints dans leurs mobilités.....	45
H. Analyse AFOM – Caractéristiques territoriales et mobilité.....	48
I. Synthèse des enjeux sur le lien entre territoire et mobilité.....	49

Sommaire :

3.L'offre de mobilité et les services de mobilité : un état des lieux clé pour comprendre les pratiques (Partie 2 diagnostic).....	50
A. Les mobilités individuelles.....	51
B. Les mobilités électriques.....	55
C. Le covoiturage.....	56
D. Accompagnement des publics fragiles via la Plateforme Mobilité.....	59
E. “Tous Mobiles” : le transport d'utilité sociale.....	60
F. Deux dispositifs d'expérimentation sur Chavanon, Combrailles et Volcans.....	62
G. Les mobilités collectives.....	64
H. Les mobilités actives.....	74
I. Services locaux de taxis et ambulance.....	77
J. Services ponctuels et leviers alternatifs de mobilité.....	78
K. Analyse AFOM – Offre et services de mobilité.....	79
L. Synthèse des enjeux sur l'offre et les services de mobilité.....	80
4.Diagnostic comportemental : pratiques, contraintes et besoins en matière de mobilité (Partie 3 diagnostic).....	81
A. Introduction et méthode spécifique.....	82
B. Mobilité des résidents.....	83
C. Modes de déplacements.....	84
D. Destination des déplacements.....	87
E. Connaissance et perception de l'offre.....	89
F. Contraintes et freins.....	90
G. Besoins et leviers d'amélioration.....	93
H. Analyse AFOM – Usages et besoins de la population.....	97
I. Synthèse des enjeux du diagnostic comportemental.....	98

1ère partie : CONTEXTE ET INTRODUCTION

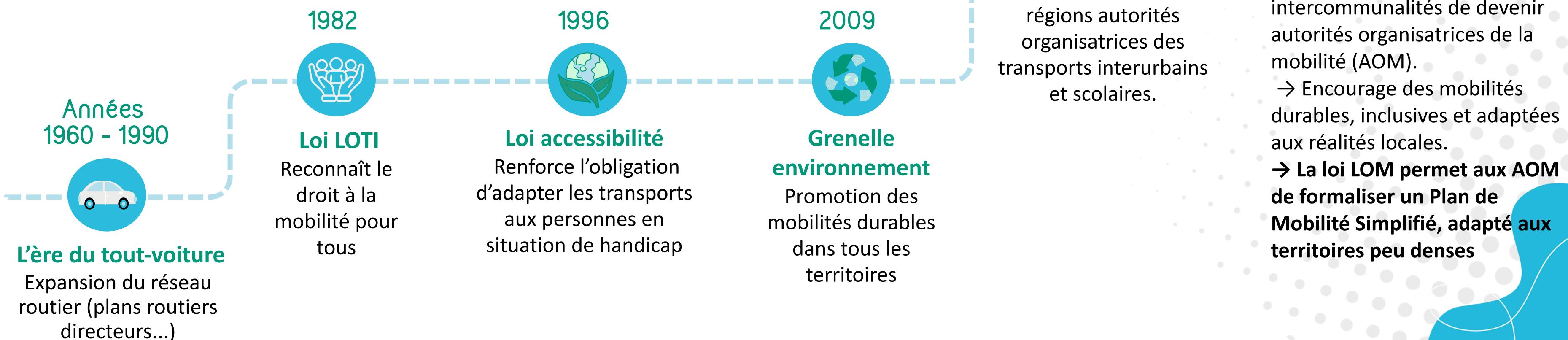
1

Contexte national et cadre réglementaire



Historique des politiques de mobilité

Pendant plusieurs décennies, notamment **entre les années 1960 et la fin des années 2000**, l'organisation des déplacements en France a reposé presque exclusivement sur la voiture individuelle. Les politiques d'aménagement et de transport étaient alors largement centrées sur cet unique mode, soutenues par l'essor du réseau routier et la massification de l'automobile. **À partir des années 2010, un changement de cap s'est amorcé, visant à réduire cette dépendance au « tout-voiture » au profit de mobilités plus durables et inclusives.** Les politiques publiques de mobilité ont progressivement renforcé le rôle des collectivités dans l'organisation des déplacements. Cette évolution a été consacrée **en 2019 par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, qui ouvre la possibilité aux intercommunalités de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Une AOM est chargée de **planifier, coordonner et mettre en œuvre** l'ensemble des services de mobilité sur son territoire, afin de proposer des solutions adaptées aux besoins de la population et d'accompagner la transition écologique.



Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Simplifié ?

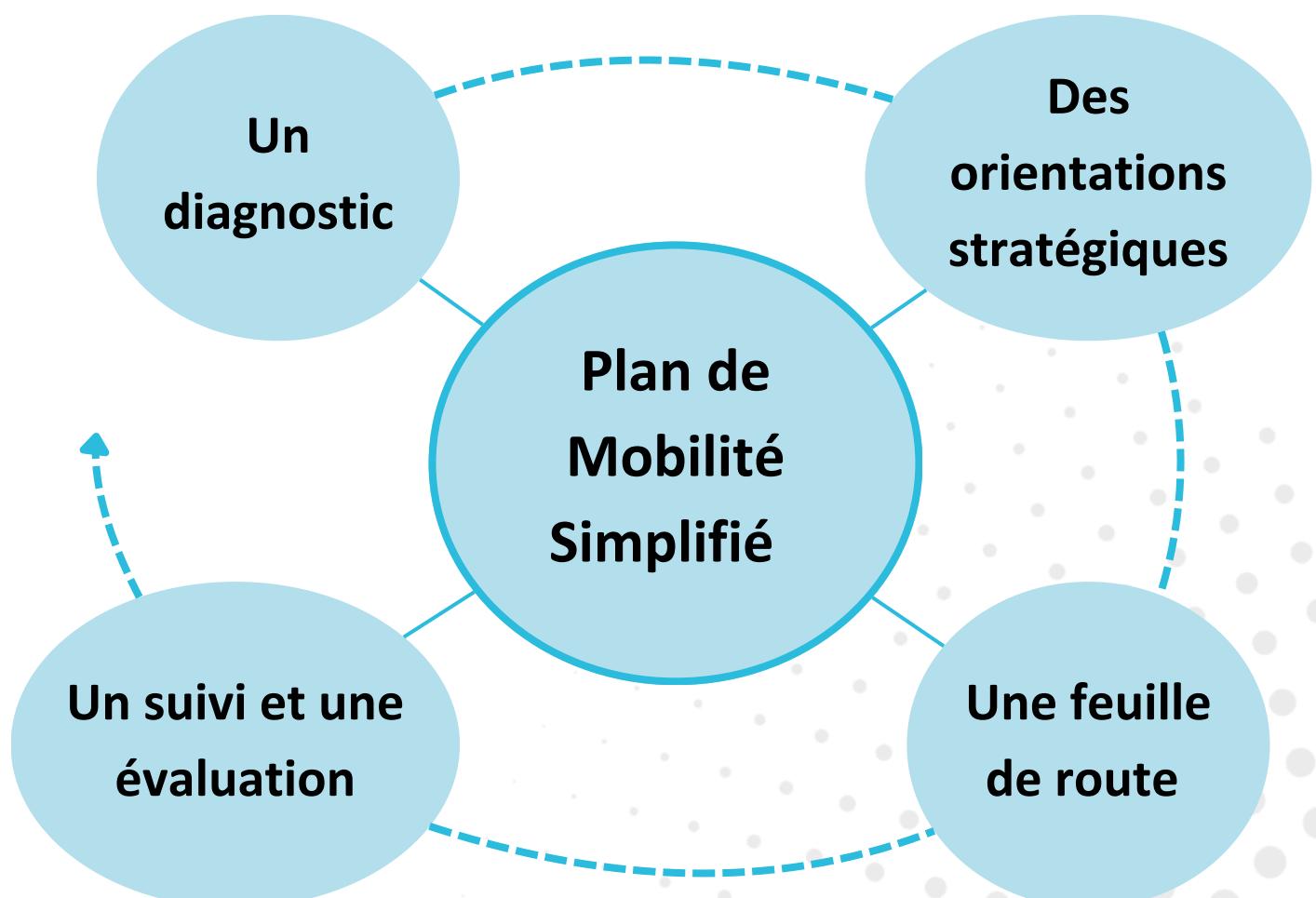
Le Plan de Mobilité Simplifié est un **outil de planification souple et stratégique**, créé par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. Il s'adresse **aux territoires ruraux ou peu denses**.

Il permet aux intercommunalités ayant la compétence mobilité de :

- **construire une vision d'ensemble des mobilités**, en lien avec les spécificités et les enjeux du territoire,
- **définir une stratégie locale cohérente**, adaptée aux besoins et aux ressources disponibles,
- **structurer, articuler et planifier les actions existantes et à venir**, en dépassant une logique de projets isolés.

Ce document n'est pas obligatoire, mais il est vivement conseillé. Il peut aussi conditionner l'accès à certains financements ou appels à projets.

Son cadre juridique est simple : il ne nécessite pas d'enquête publique, ni d'évaluation environnementale. Il n'implique pas d'opposabilité ni de lien réglementaire de compatibilité avec d'autres documents de planification.



2

Contexte local de la mobilité sur Chavanon, Combrailles et Volcans



Contexte local de prise de compétence mobilité

Face à des besoins croissants en mobilité, la communauté de communes de Chavanon, Combrailles et Volcans a engagé une démarche progressive pour construire une réponse adaptée à son territoire. Cette trajectoire s'inscrit dans le cadre fixé par la Loi d'Orientation des Mobilités et se traduit par plusieurs étapes successives. **La prise de compétence mobilité en 2021** a constitué un premier jalon important, **ouvrant la voie à l'élaboration de la stratégie locale de mobilité actuellement en cours de rédaction**, avec une mise en œuvre prévue dès 2026.



Prise de conscience des enjeux actuels de mobilité en milieu rural :

 Accessibilité des services et inclusion territoriale

 Dépendance structurelle à la voiture

 Vieillissement, précarité, isolement

 Urgence climatique, sobriété énergétique

 Droit à la mobilité pour tous

Mise en œuvre progressive de premières actions de mobilité sur le territoire (covoiturage solidaire, autopartage...)

Décembre 2019

1er juillet 2021

Avril 2025 - Février 2026

A partir de 2026

Loi LOM : transfert possible de la compétence mobilité aux EPCI

L'EPCI prend la compétence mobilité. Elle devient Autorité Organisatrice de la Mobilité locale

Élaboration en interne de la stratégie de mobilité locale - le Plan de Mobilité Simplifié

Mise en œuvre concrète du PdMS : Déploiement structuré d'actions cohérentes à l'échelle du territoire

Le transfert de compétence mobilité :



CHAVANON
COMBRAILLES &
VOLCANS
COMMUNAUTÉ

est devenue Autorité
Organisatrice de la
Mobilité locale

*dans les limites de son
ressort territorial, soit la
communauté de
communes de Chavanon,
Combrailles et Volcans :*



- Services régulier de transports publics
- Services de transport scolaire
- Services de transport à la demande



- CCV a choisi de laisser la Région organiser les services de transport scolaire
- Pas de services réguliers de transport scolaire, ni de transports à la demande sur CCV

La loi permet à CCV
d'organiser directement, ou
de déléguer, l'organisation de

- Services de mobilité actives
- Services de mobilités partagées
- Services de mobilité solidaire



- CCV travaille en partenariat avec la Plateforme Mobilité 63 sur le développement de services de mobilité partagées et solidaires (Transport d'utilité sociale, autopartage, location solidaire...)

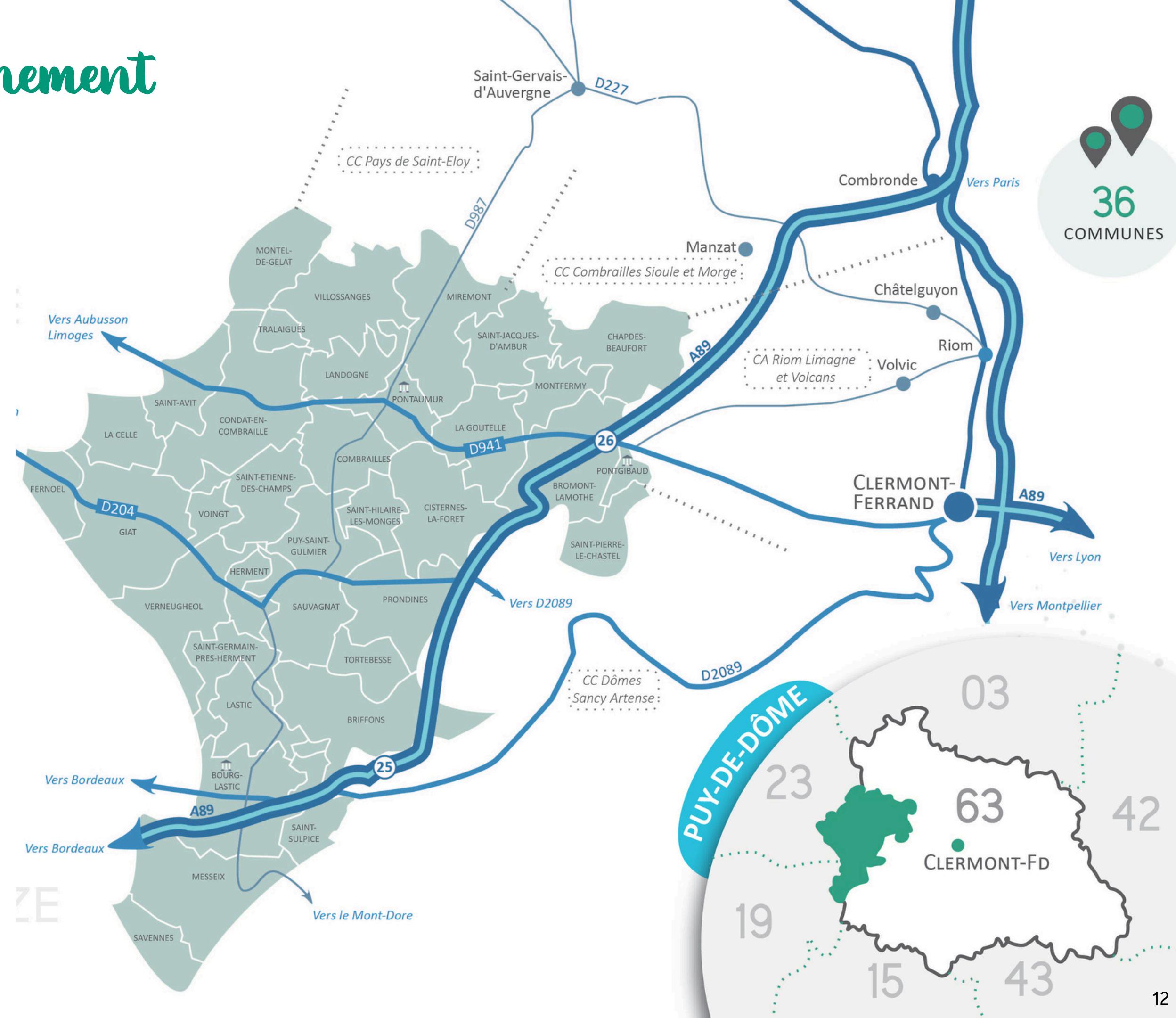
3

Profil synthétique de territoire



Localisation et positionnement géographique :

- Région : Auvergne-Rhône-Alpes
- Département : Puy-de-Dôme (63)
- À l'ouest du département, en limite avec la Nouvelle-Aquitaine (Creuse, Corrèze)
- Territoire de moyenne montagne au cœur du Massif central (entre 500 et 900m d'altitude)
- Bonne desserte routière : A89 et axes structurants est-ouest, hors des grands axes autoroutiers
- Pôles urbains les plus proches : Clermont-Ferrand, Ussel, Riom
- 2 communes intégrées au périmètre du Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Périmètre administratif et caractéristiques générales



Chavanon, Combrailles et Volcans :
Création : 2017
Regroupement de 3 anciennes intercommunalités



Siège administratif : Pontaumur
Antennes : Pontgibaud et Bourg-Lastic



4 bourgs-centres structurants :

- Bourg-Lastic au sud
- Giat à l'ouest
- Pontaumur au nord
- Pontgibaud à l'est



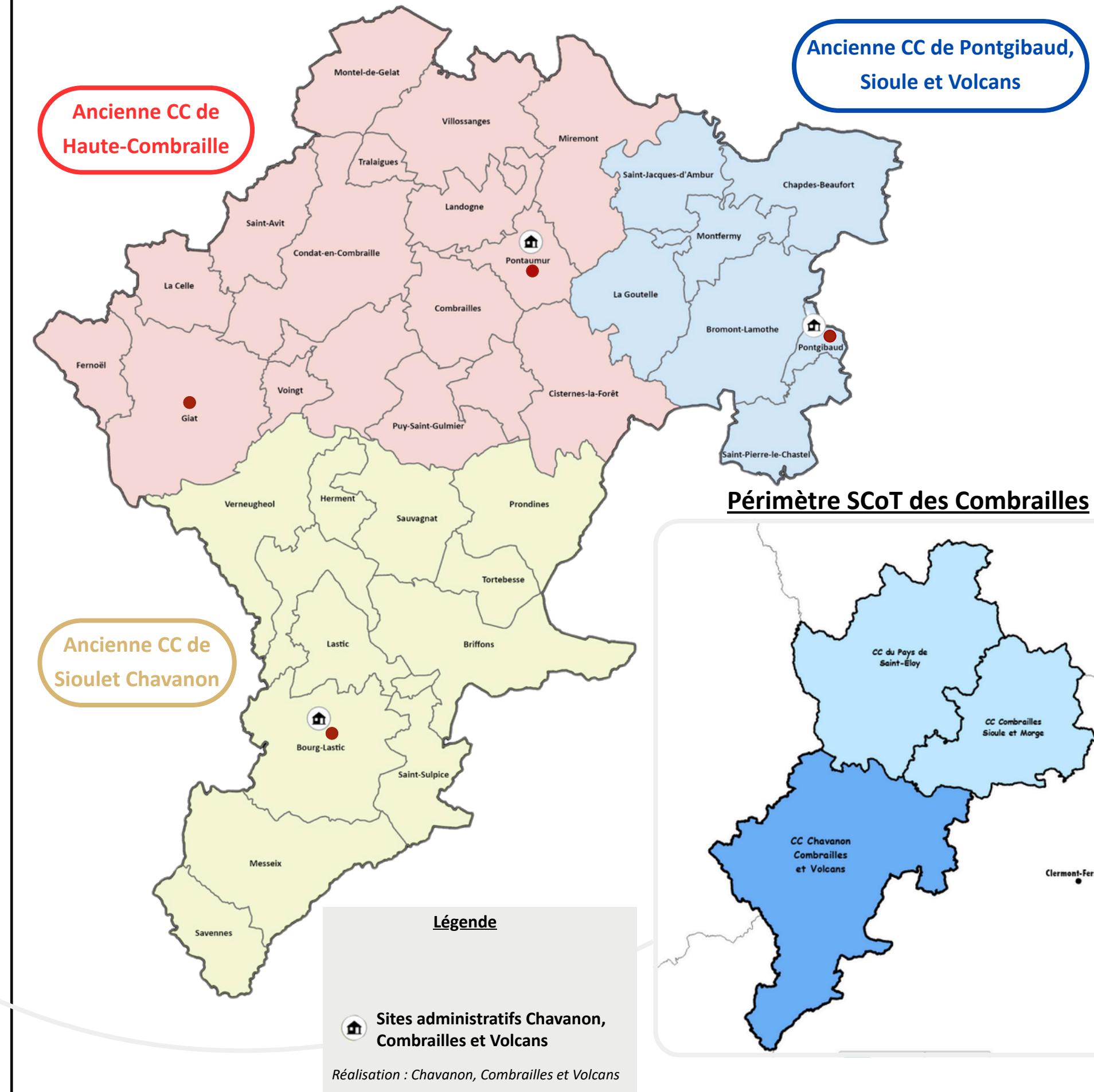
36 communes



12642 habitants
840 km²
→ 15 hab / km

Chavanon, Combrailles et Volcans fait partie du périmètre du SCOT des Combrailles

Carte administrative de Chavanon, Combrailles et Volcans



Morphologie et occupation des sols

Caractéristiques physiques du territoire

- 44 % de forêts
- 43 % de prairies et surfaces agricoles
- 8% de terres arables
- 3 % de zones artificialisées



Relief et altitude

- Altitude moyenne : entre 500 et 1000m
- Relief doux : plateaux, vallées encaissées

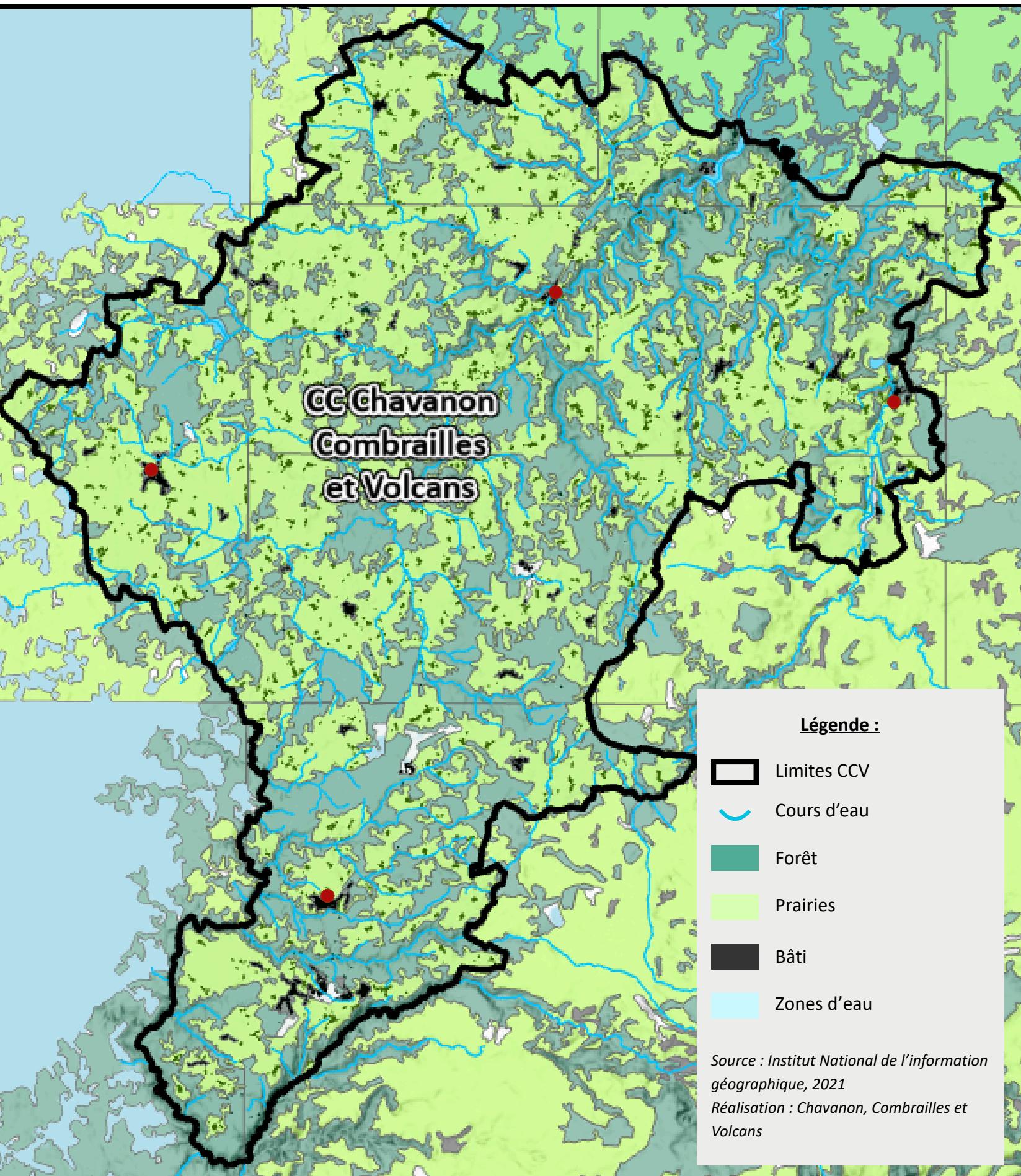


Réseau hydrographique

- Hydrographie dense : nombreux cours d'eau, lacs et étangs
- Deux grands bassins versants : Sioule et Haute-Dordogne
- Présence marquée de zones humides et de milieux naturels variés

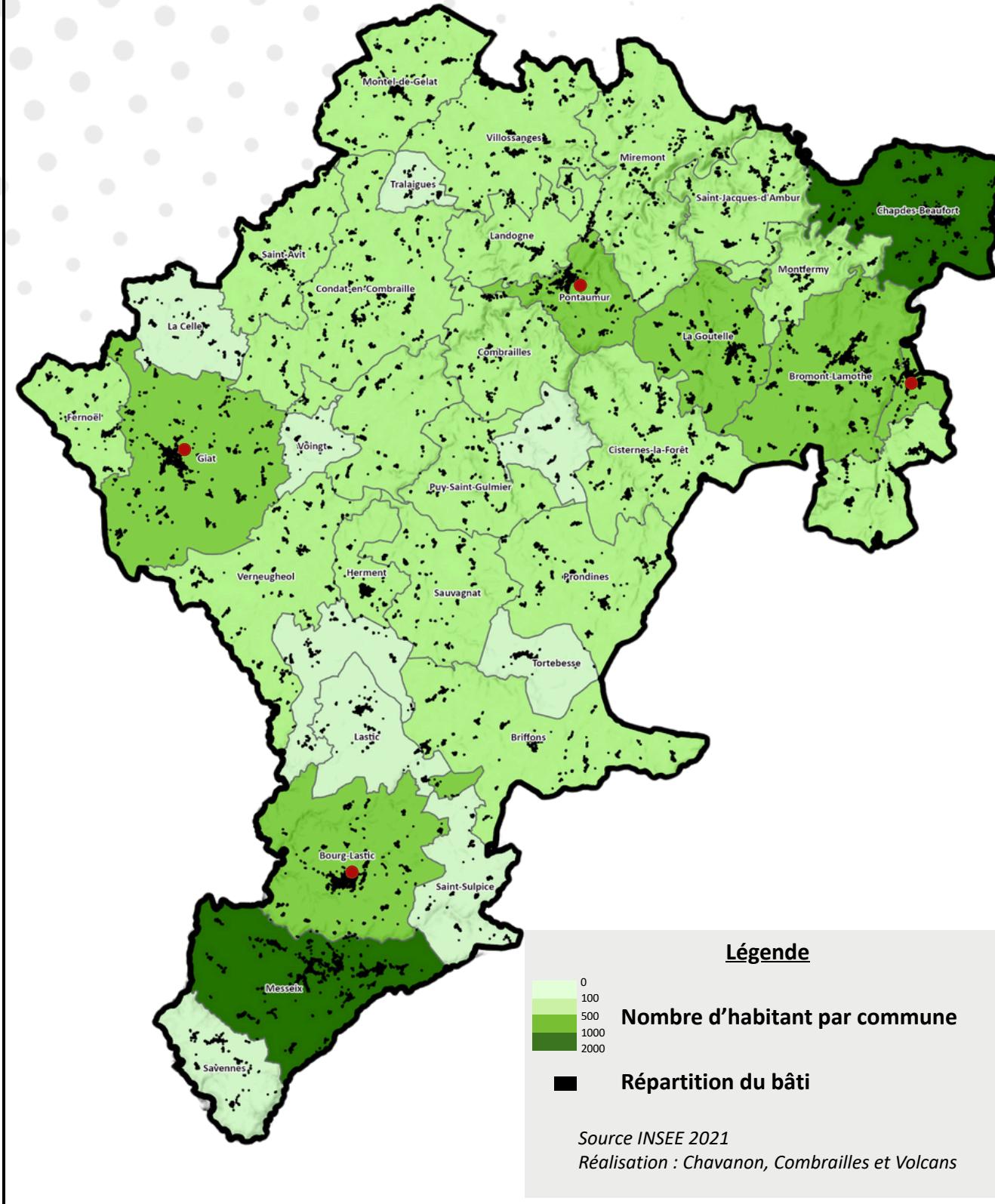


Relief, hydrographie et occupation des sols Chavanon, Combrailles et Volcans



Profil démographique

Population par commune et localisation du bâti



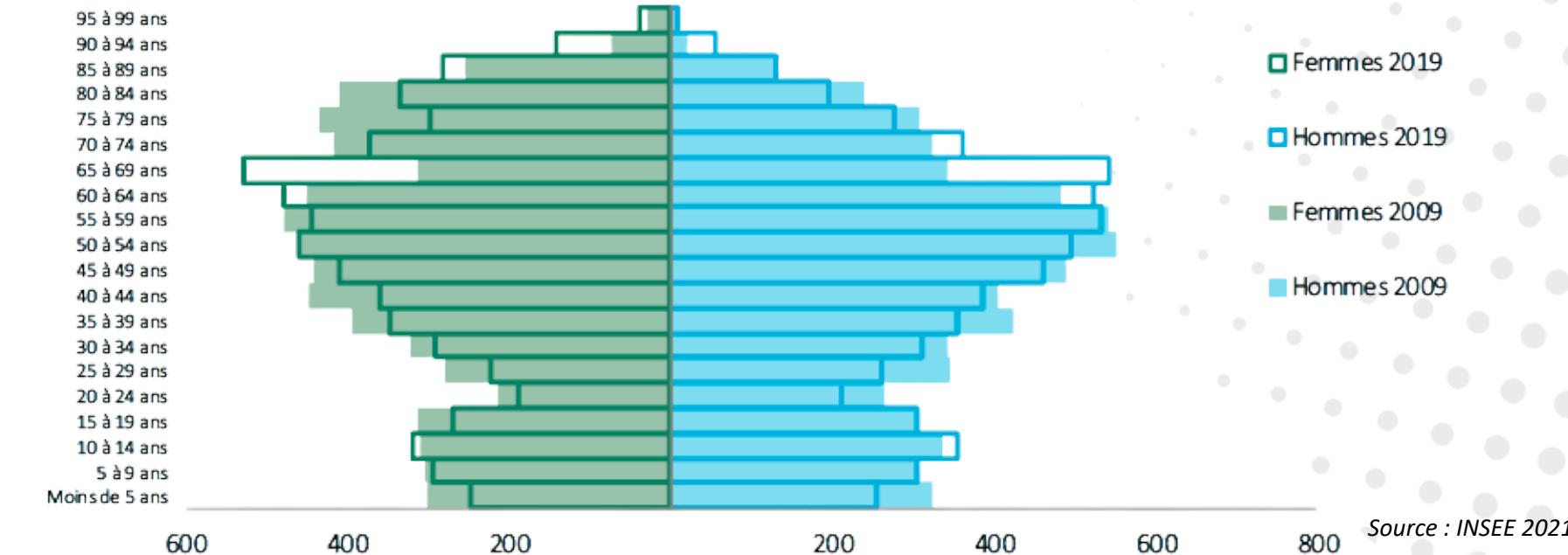
12642 habitants

Des petites communes (~200 hab.)

+ Chapdes-Beaufort : 1139 hab.

- Voingt : 57 hab.

- Structure par âge :** Les moins de 30 ans représentent **25,3 %**, signe d'un renouvellement limité et de départs fréquents pour études ou emploi. Les 30 à 59 ans restent majoritaires (**36,7 %**) mais leur part recule légèrement. Les 60 ans ou plus atteignent **38,0 %**, avec une forte présence de personnes âgées, traduisant un vieillissement démographique marqué.
- Naissances et décès :** Le nombre de naissances domiciliées est légèrement en baisse depuis 2014, avec seulement **15 de moins** en 2025 par rapport à 2014. Les décès suivent une tendance similaire, **en baisse de 15 décès domiciliés** entre 2015 et 2024. Néanmoins **le nombre de décès est supérieur au nombre de naissance ce qui tend à maintenir un solde naturel négatif**.
- Évolution démographique :** Entre 2016 et 2022, le **solde migratoire positif (+0,7 %)** compense presque entièrement le **solde naturel négatif (-0,8 %)**. La variation annuelle moyenne est ainsi limitée à **-0,1 %**, ce qui traduit **une population globalement stable sur la période**.



Économie locale

3700 emplois

Une économie locale structurée autour d'un maillage de petites structures :

- Peu de moyennes entreprises, absence de grandes structures industrielles.

Économie locale tournée autour des 4A :

- Agriculture
- Activité largement présente, ancrée dans l'élevage et les prairies

- Abattage du bois
- Filière forêt-bois visible, adossée à une ressource locale abondante

- Artisanat
- Tissu de petites et très petites entreprises réparties sur l'ensemble du territoire

- Administration
- Rôle des services publics (écoles, mairies, intercommunalité) dans l'emploi local



Agriculture et élevage



Filière bois abattage



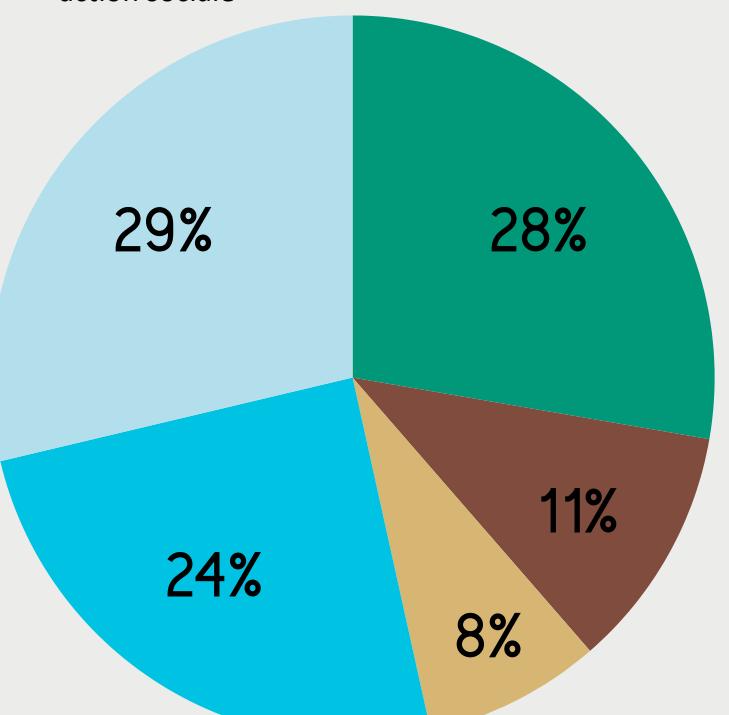
Artisanat



Administration et services

Répartition des emplois par secteur

- Secteur agricole
- Secteur industriel (filière bois...)
- Construction
- Commerces et services divers
- Administration public, enseignement, santé et action sociale



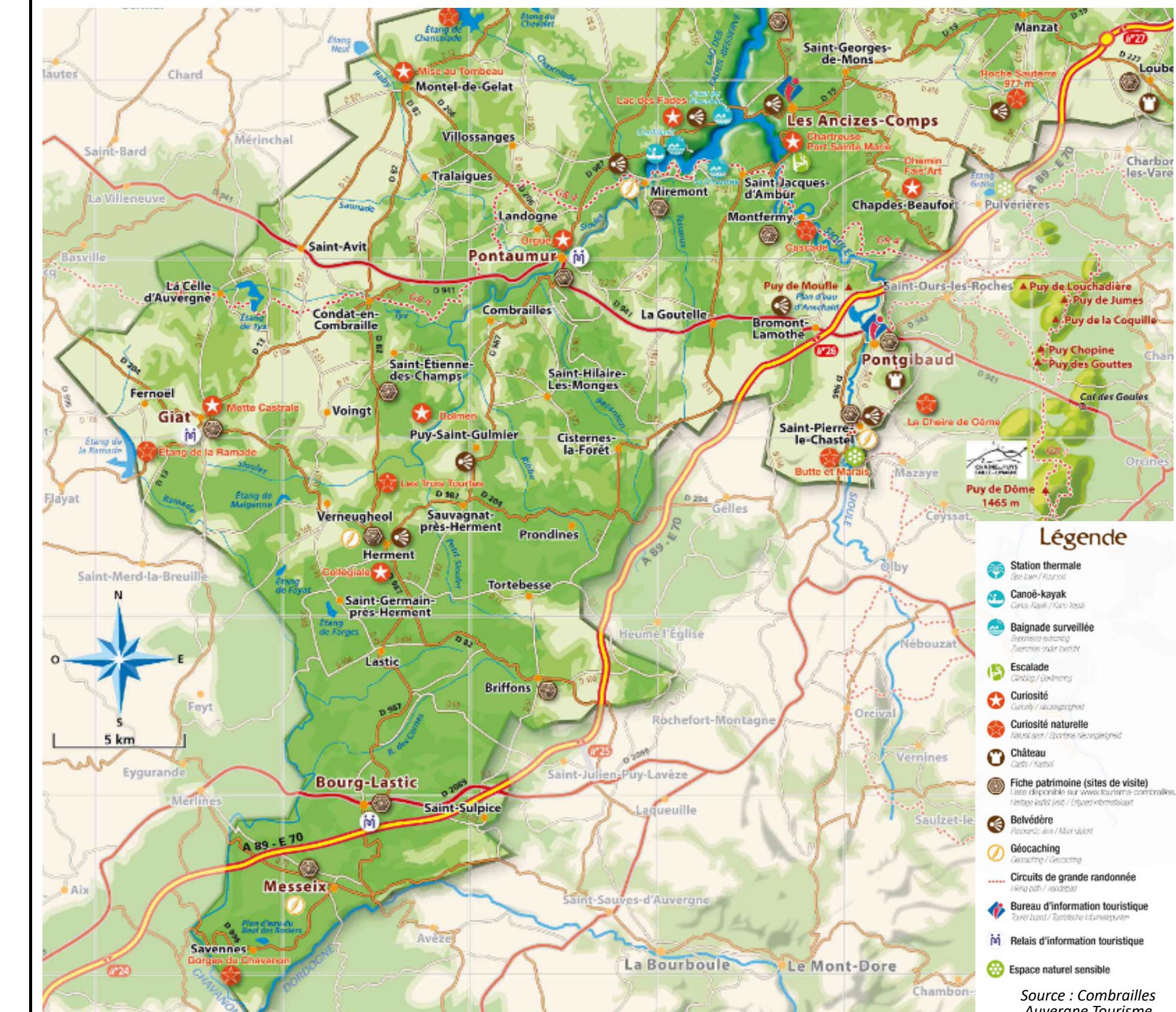
Source : Projet de territoire CCV, 2021

Tourisme et cadre de vie

- Patrimoine naturel local
 - Reliefs doux de moyenne montagne, bocage préservé, nombreux cours d'eau et étang
- Activités de pleine nature
 - Réseau de randonnée développé, VTT, pêche en rivières, lacs aménagés pour la baignade
- Petit patrimoine bâti rural
 - Églises romanes, fermes traditionnelles, fontaines, fours, croix de chemins
- Sites emblématiques touristiques et culturels
 - Orgue de Bach, Chemin FaisArt, Maison archéologique des Combrailles
- Proximité de grands sites touristiques régionaux
 - Vulcania, Chaîne des Puys, Massif du Sancy.



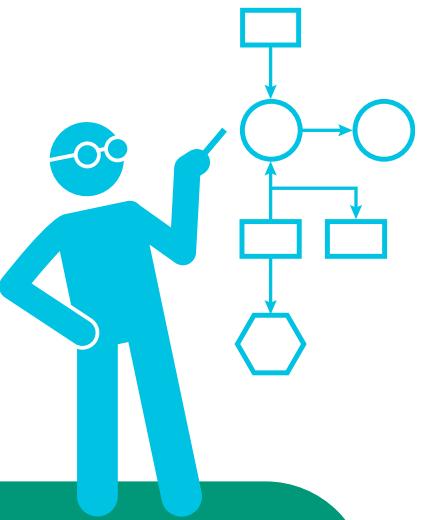
Carte touristique de Chavanon, Combrailles et Volcans



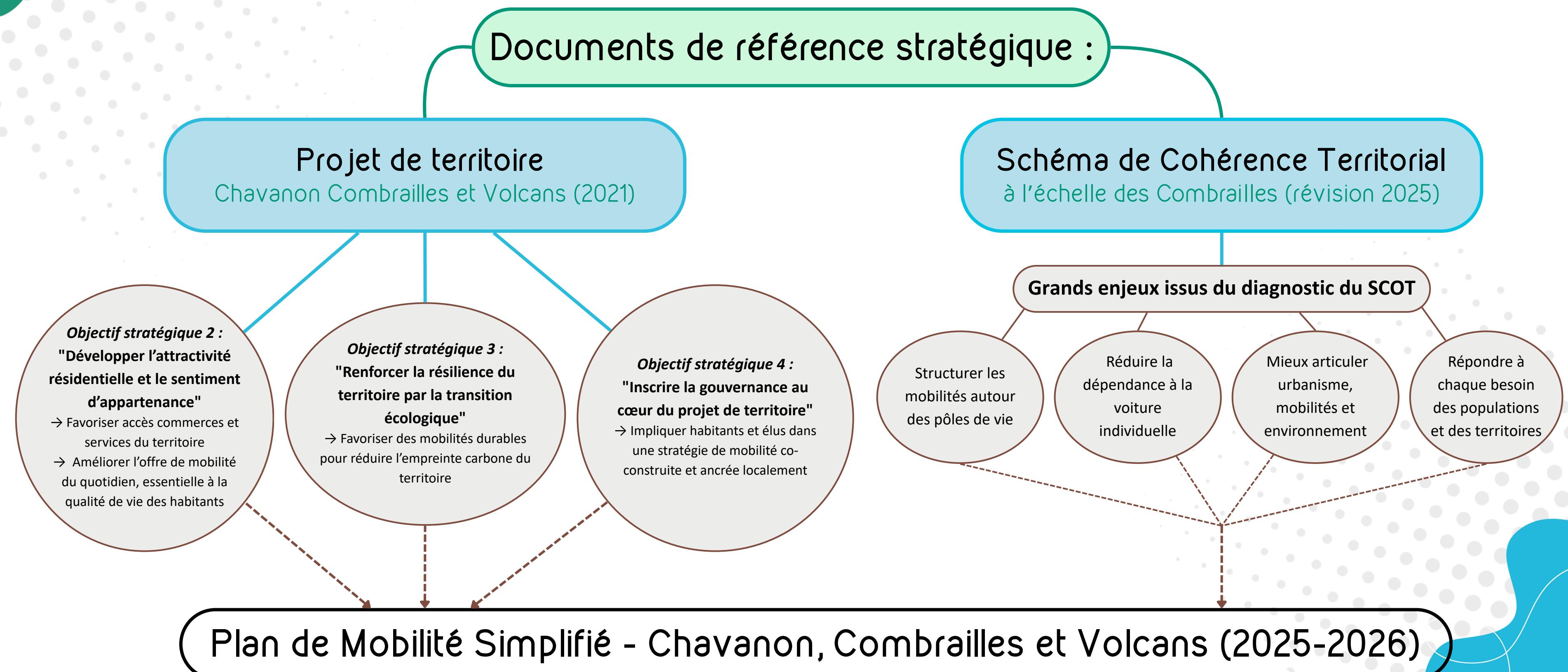


4

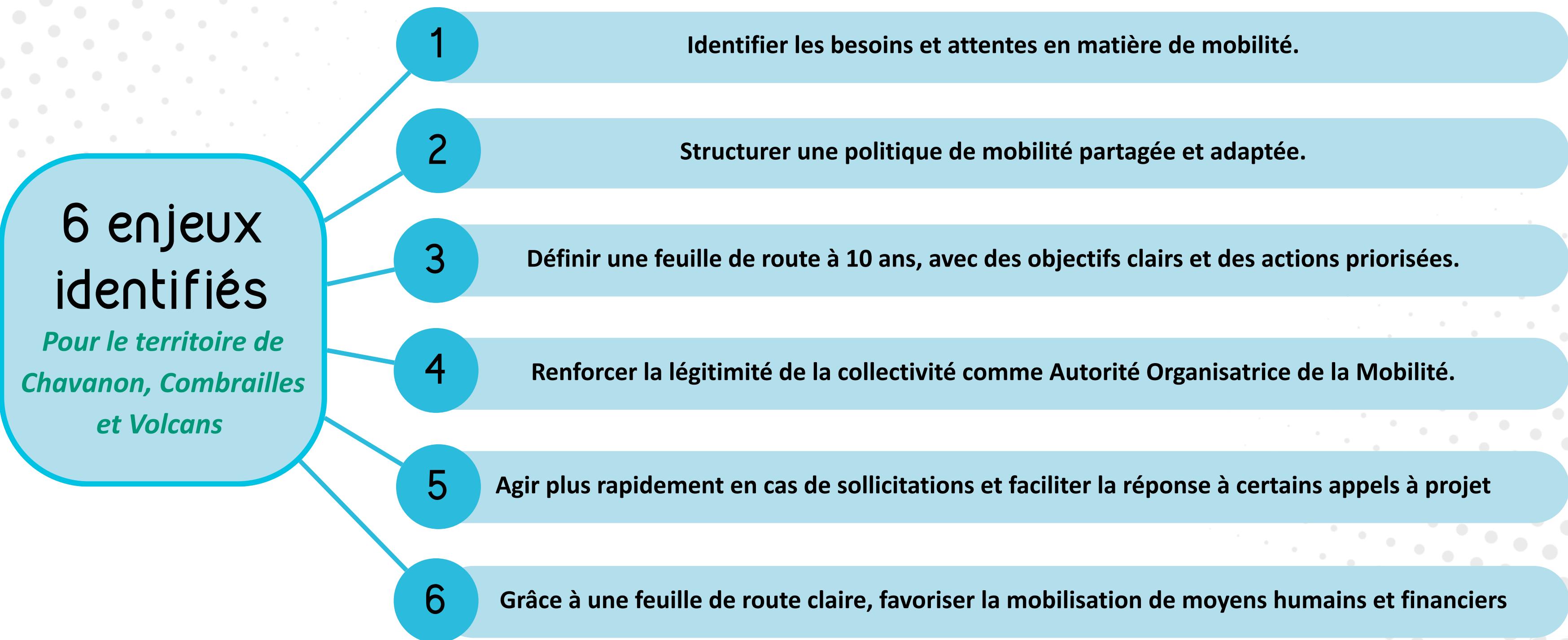
Genèse, enjeux et structuration du Plan de Mobilité Simplifié



Un PdMS inscrit dans le cadre stratégique local

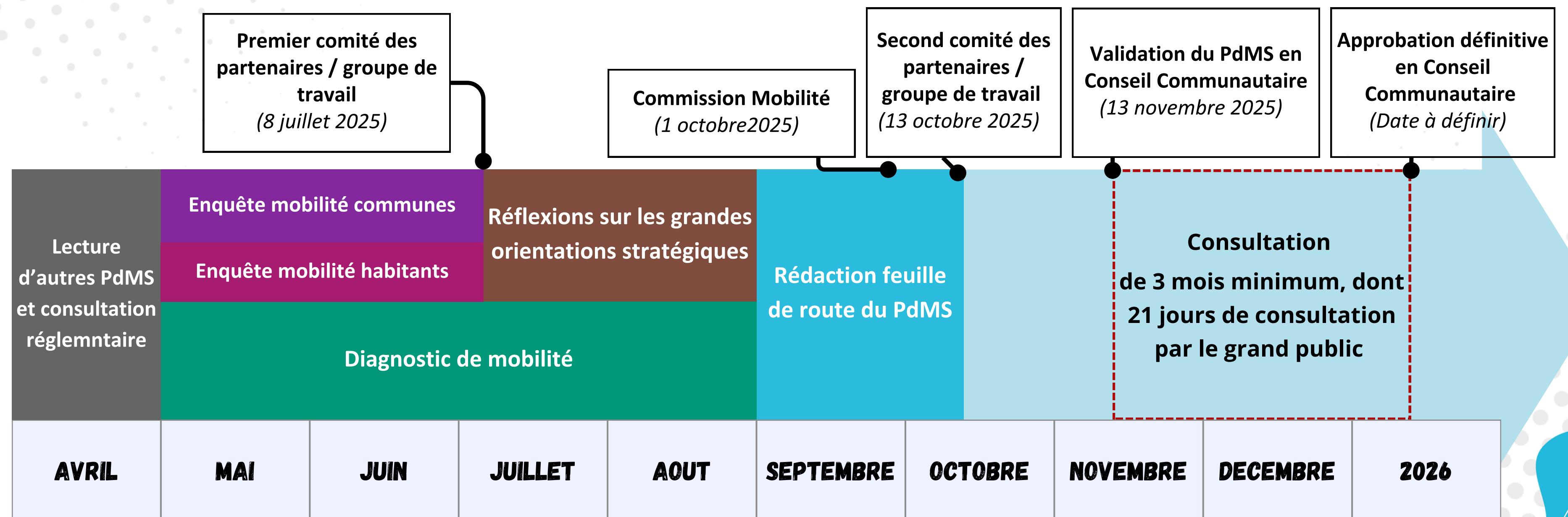


Enjeux du Plan de Mobilité Simplifié

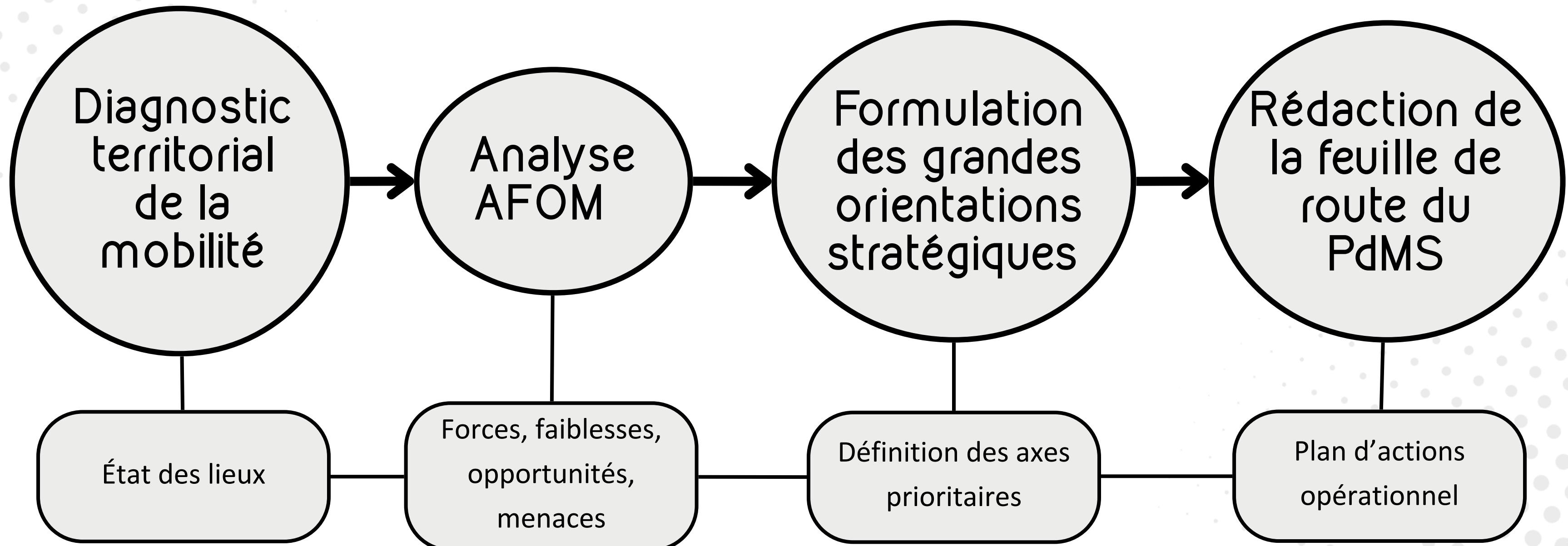


Calendrier de mise en œuvre du PdMS

Calendrier de réalisation des différentes étapes du Plan de Mobilité Simplifié



Structure globale du Plan de Mobilité Simplifié



Objectifs du diagnostic mobilité :

- Identifier les caractéristiques et contraintes territoriales
→ Organisation spatiale, dynamiques locales
- Évaluer l'offre de mobilité existante
→ Services présents, accessibilité, complémentarités
- Comprendre les pratiques de déplacement
→ Modes utilisés, profils d'usagers, habitudes de déplacement
- Mettre en évidence les besoins non couverts et les freins à la mobilité
→ Contraintes économiques, sociales, pratiques ou culturelles
- Établir une base commune de réflexion
→ Construire une vision partagée des constats, hiérarchiser les enjeux, structurer les premières orientations



Objectifs de la stratégie mobilité :

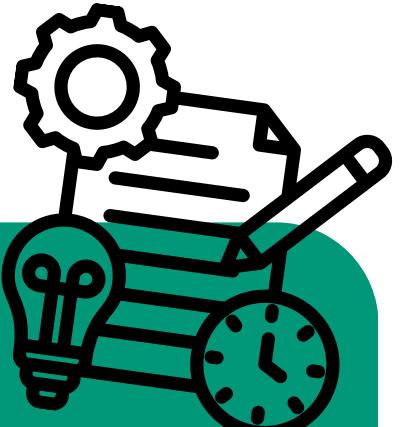
- Définir des orientations réalistes et cohérentes
→ Appuyées sur les constats du diagnostic et les apports des instances de concertation
- Structurer les grandes lignes d'une feuille de route
→ Déterminer des axes d'intervention sans figer les actions dans le détail
- Favoriser l'adhésion autour d'une vision commune
→ Donner un cap clair, mobiliser les acteurs et renforcer la dynamique collective



2ème partie : DIAGNOSTIC DES MOBILITES

1

Méthodologie et ressources utilisées



A. Structure du diagnostic

Un diagnostic en trois temps :



Un diagnostic territorial et socio-démographique

→ Analyser **les caractéristiques territoriales**, de l'organisation spatiale aux dynamiques locales, ainsi que **les caractéristiques socio-démographiques** en termes de densité, de structure par âge, d'évolution et de profils de population afin d'en mesurer les effets sur les mobilités



Un diagnostic des offres et services de mobilité

→ Analyser **les offres et services de mobilité existants sur le territoire**, évaluer leur accessibilité et leur utilisation, relever leurs atouts et leurs limites, et dégager des pistes d'amélioration adaptées aux besoins locaux, tout en prenant en compte **le potentiel de développement de nouvelles solutions**.



Un diagnostic comportemental

→ Analyser **les pratiques et besoins de mobilité de la population**, observer les contraintes rencontrées et les facteurs influençant les choix de déplacement, identifier les écarts avec l'offre existante et mettre en lumière **des leviers d'action adaptés au territoire**.

B. Aperçu méthodologique

Un diagnostic à la croisée de différentes données méthodologiques

Mobilisation de travaux antérieurs

Analyse et mise en valeur de données quantitatives

Analyse et observations de terrain

Entretiens qualitatifs

Enquêtes habitants et enquête à destination des communes du territoires

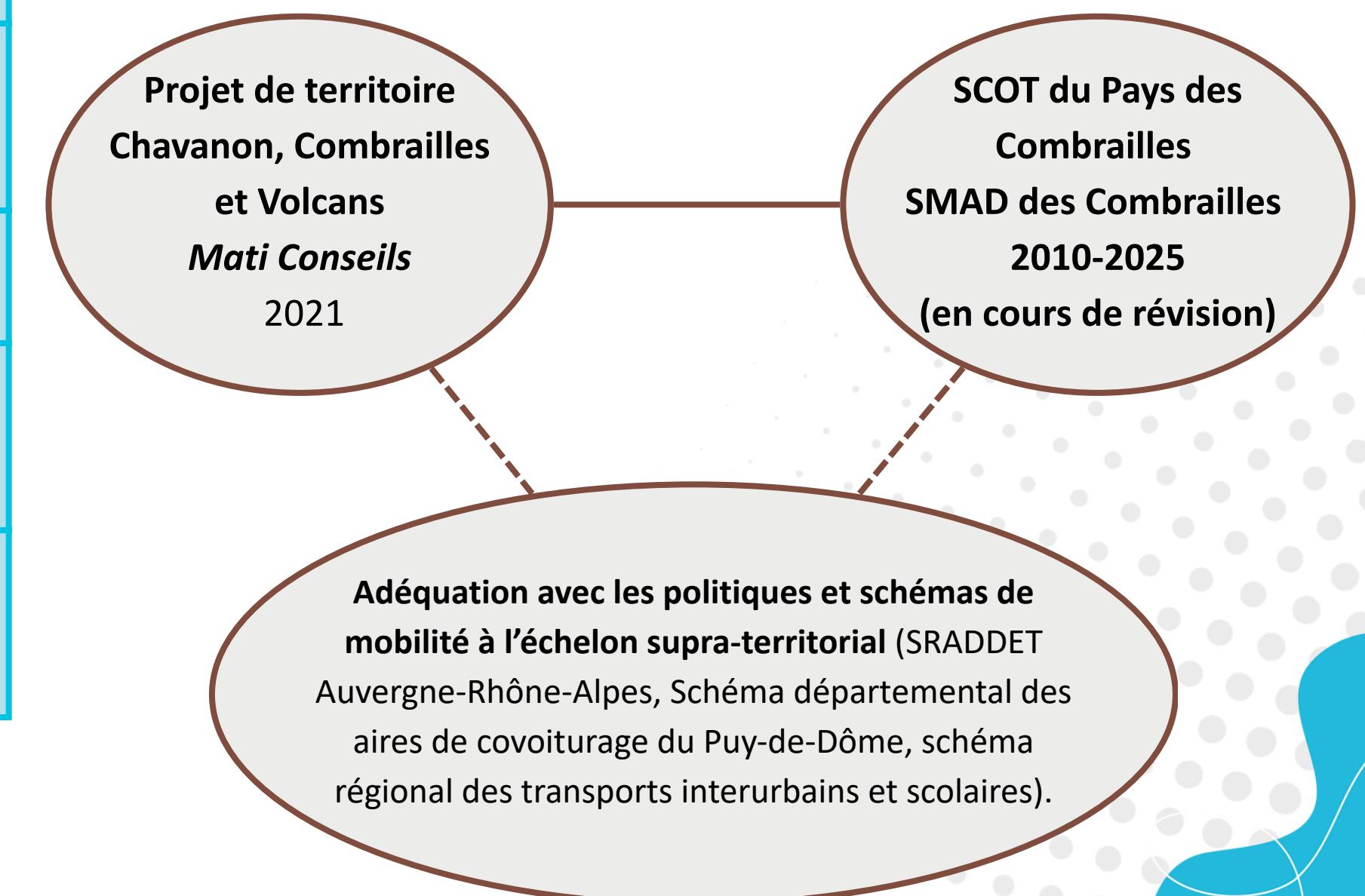
La démarche méthodologique a reposé sur le croisement d'analyses statistiques, d'observations de terrain, de retours d'usagers et d'échanges avec les acteurs institutionnels. Ce travail a permis de construire **un diagnostic à la fois ancré dans les réalités locales et élaboré de manière collaborative**. Un comité des partenaires, organisé à mi-parcours en juillet 2025, a constitué une étape clé pour partager les premiers résultats, les confronter aux expériences de terrain et engager une réflexion collective sur les orientations futures du Plan de Mobilité Simplifié.

C. Travaux et référentiels existants mobilisés

Utilisation d'études et enquêtes existantes pour capitaliser sur des données fiables, éviter les doublons et compléter les analyses :

Titre du document	Production	Année
Enquête mobilité prise de compétence	CCV + Cabinet de conseil SPQR	2019
Étude mutualisée covoitage	Stagiaire RLV, DSA et CCV	2022
Analyse des besoins sociaux CCV	Cabinet d'étude ITHEA	2023
Enquête mobilité EMC2 certifiée CEREMA	SMTC-AC	2022-2023

Référentiels et documents stratégiques à prendre en compte :
Prise en compte des cadres de référence et documents de planification afin de garantir la cohérence du diagnostic avec les orientations territoriales et supra-territoriales.



D. Sources et données mobilisées

Ces données, issues de sources variées, ont été croisées et analysées afin d'enrichir le diagnostic, de compléter les observations de terrain et d'appuyer les constats par des indicateurs fiables. Le fait de croiser les sources permet d'avoir une vision plus globale et cohérente de la situation, en englobant différents aspects du territoire et en évitant de se limiter à un seul point de vue.

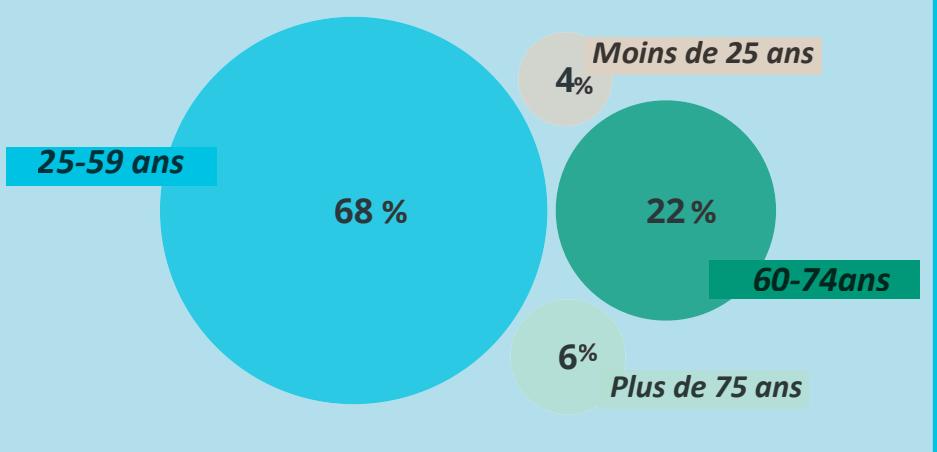
 <p>INSEE</p>	<p>Base de données sociodémographiques à valoriser</p> <p></p> <p>Tableau de bord des mobilités durables</p> <p>Valorisation de données sur les pratiques, modes, et impact environnementaux des déplacements</p>	 <p>Données vérifiées sur les trajets de covoiturage organisé.</p>
<p>Grande enquête mobilité 2022/2023</p>	<p>Enquête du SMTC-AC certifiée CEREMA : pratiques, motifs et modes de déplacement.</p> <p></p> <p>Outil d'analyse des indicateurs locaux, des émissions et de l'impact des mobilités.</p>	 <p>DiaGo DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE</p> <p>Site de valorisation de données sur l'offre, les pratiques et les usages de mobilité.</p>
	<p>Données sur l'utilisation de la plateforme privée de covoiturage</p> <p></p> <p>Données de fréquentation et d'abonnement des Cars Région, des transports scolaires et du covoiturage sur Mov'ICl.</p>	 <p>PUY-de-DOME MON DÉPARTEMENT</p> <p>Données de fréquentation des routes, via les services de la Direction des Routes et de l'Aménagement du territoire (DRAT)</p>

E. Enquête auprès des habitants

Profil des répondants :

 323 répondants au questionnaire

Age des répondants :



Répartition par statut socio-professionnel :



43 % des répondants habitent dans un hameau ou lieu-dit

97 % des répondants ont le permis de conduire

26% des foyers disposent de 3 véhicules ou plus et 77% en ont au moins 2

16% des interrogés comptent au moins un adolescent (13-17 ans) dans leur foyer

7% déclarent avoir au moins une personne de 18 ans ou plus sans permis dans leur foyer

39% des foyers ont au moins un enfant de moins de 12 ans

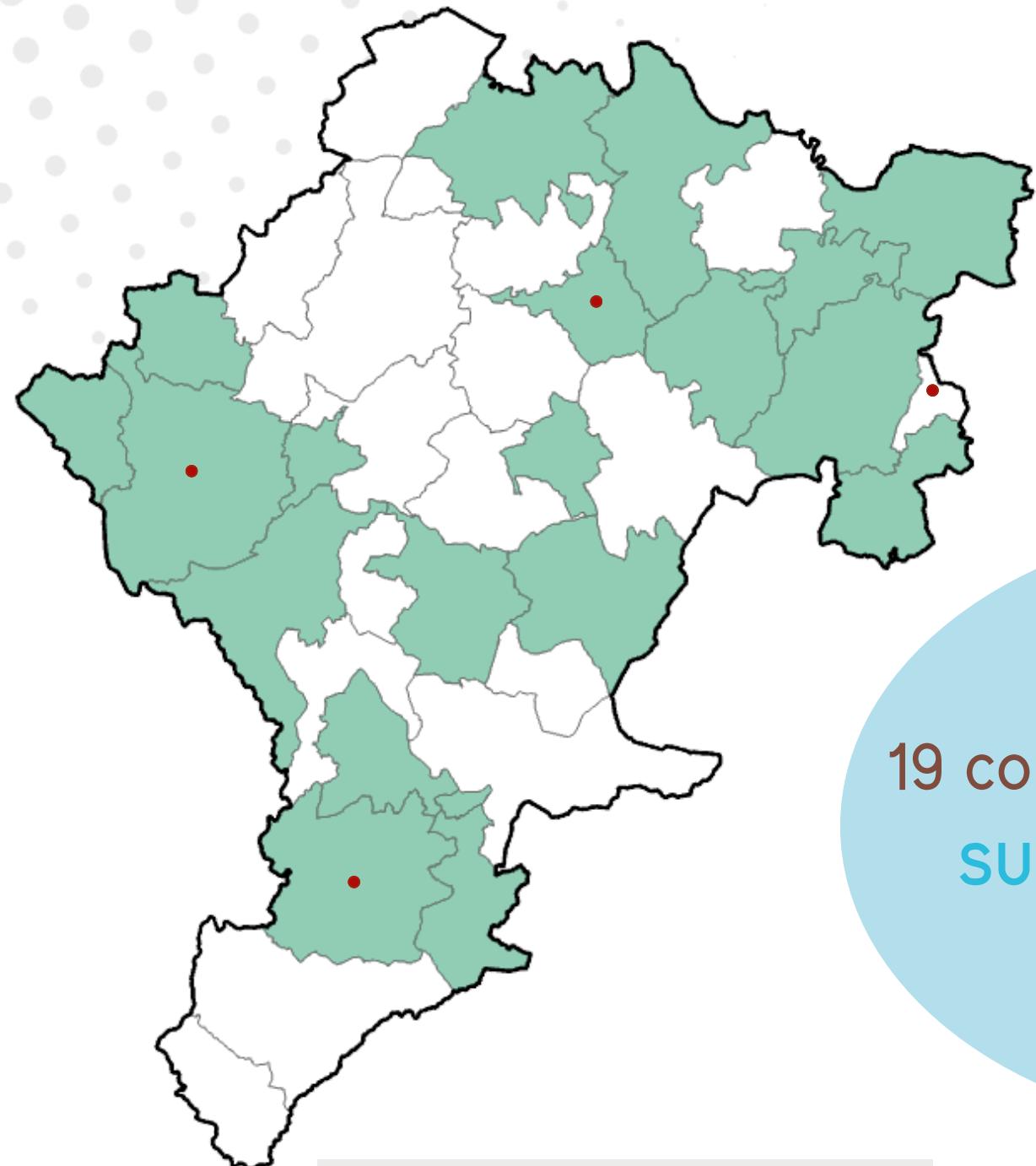
Enquête menée en interne du 20 mai au 16 juin 2025, à destination des habitants du territoire. Diffusée à la fois en ligne et en version papier via les partenaires locaux.

- Les seniors (60 ans et plus) sont sous-représentés dans l'échantillon (28 % des réponses pour environ 37 % de la population), ce qui peut réduire la visibilité de certains besoins liés à l'accessibilité et aux déplacements santé.
- Les actifs (25–59 ans) sont nettement surreprésentés (69 % contre 42 %), orientant les attentes vers les trajets domicile-travail, les horaires et les liaisons vers les pôles d'emploi.
- L'échantillon est très motorisé (97 % titulaires du permis), ce qui reflète le contexte rural mais réduit l'expression des besoins des ménages non motorisés.
- La part importante de foyers avec enfants ou adolescents met en avant les déplacements scolaires et de loisirs.
- La répartition spatiale des réponses est globalement homogène au regard de la population de chaque commune, et reste bien équilibrée avec une représentation cohérente des principaux bourgs-centres.
- On note également une proportion notable de foyers multi-motorisés (77 % possèdent au moins deux véhicules), traduisant une forte dépendance à la voiture individuelle.

→ Ces éléments nécessitent un croisement avec les données issues d'autres sources afin de consolider l'analyse et de corriger les éventuels déséquilibres, ainsi qu'un complément de concertation auprès des publics moins représentés (seniors, ménages non motorisés, jeunes) pour assurer que les orientations retenues couvrent l'ensemble des profils présents sur le territoire.

F. Enquête auprès des communes

Localisation des communes ayant participé à l'enquête



Légende

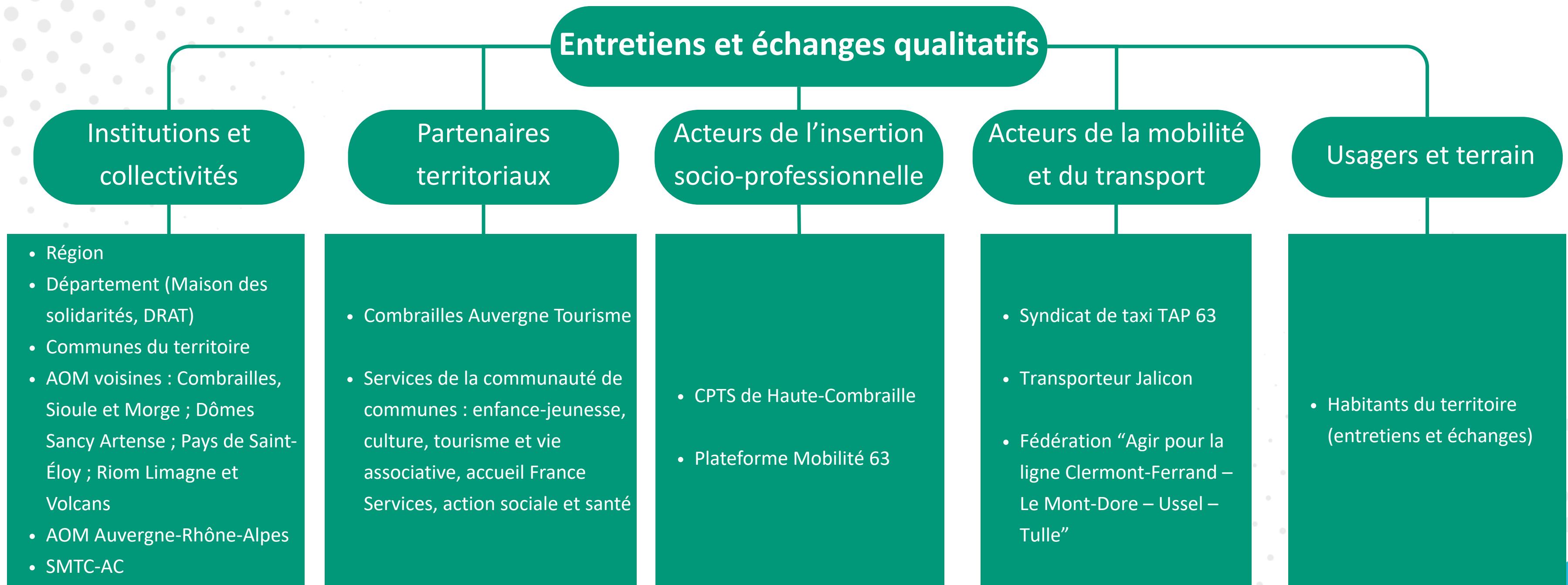
Communes ayant répondu à l'enquête

Réalisation : Chavanon, Combrailles et Volcans

L'enquête auprès des communes avait plusieurs objectifs. D'une part, établir **un état des lieux des perceptions et des initiatives locales recensées**, afin de disposer d'une base solide pour le diagnostic. D'autre part, assurer **une représentativité des attentes et des besoins exprimés à l'échelle de chaque commune** et de chaque partie du territoire, qu'il s'agisse des bourgs-centres ou des villages plus ruraux. Cette démarche s'inscrivait également dans **une logique de coconstruction**, en permettant à chaque commune de faire entendre sa voix et de contribuer directement à l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié.

La participation de plus de la moitié des communes a permis de couvrir une large partie du territoire et de croiser différents contextes (bourgs-centres, villages ruraux). Si certaines communes du centre et du nord-ouest ont été un peu moins représentées, l'équilibre général reste satisfaisant et assure une base solide pour la suite du travail.

G. Entretiens avec des partenaires de la mobilité



Ces entretiens, complémentaires entre eux par la diversité des acteurs rencontrés (élus, techniciens, acteurs socio-économiques, associations, opérateurs de transport), ont permis d'identifier les besoins, difficultés, attentes et initiatives locales en matière de mobilité. Ils viennent compléter les autres méthodes de collecte (questionnaire habitants, analyse de données statistiques et cartographiques) **en apportant un éclairage qualitatif qui nuance et enrichit les résultats**. Ce regard approfondi contribue à mieux comprendre les enjeux et à orienter la définition des actions du Plan de Mobilité Simplifié.

2

Première partie du diagnostic

Le territoire et ses dynamiques : des éléments clés pour comprendre les besoins de mobilité



A. Un territoire au relief vallonné, vaste et peu dense

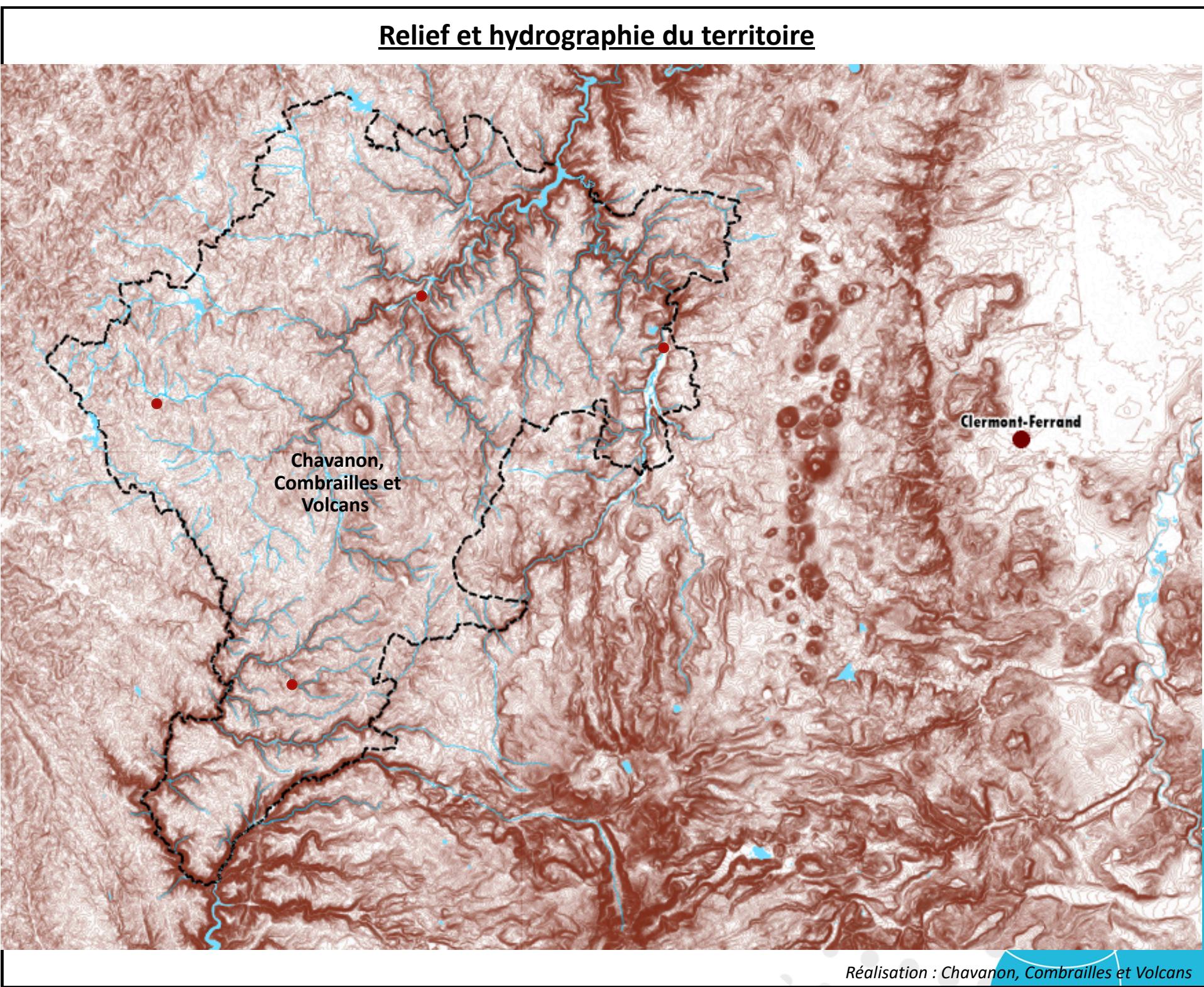
Un territoire aux caractéristiques physiques contraignantes

Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans se situe en zone de moyenne montagne, avec un relief compris entre 500 et 1000 mètres. En dehors des grands axes, les routes sont souvent sinueuses, notamment dans les zones de crêtes et de vallées, ce qui allonge mécaniquement les distances-temps. Le territoire est structuré par un réseau hydrographique dense, en particulier autour de la Sioule et du Chavanon, qui façonnent des vallées profondes et peu franchissables. Ces éléments contribuent à une organisation spatiale marquée par un éloignement important entre les hameaux, les villages et les bourgs-centres, **accentuant l'éloignement interne entre certaines communes ou zones d'habitat**.

Des effets directs sur l'organisation des mobilités

Ces caractéristiques physiques renforcent la dépendance à la voiture individuelle : trajets plus longs, sinueux et difficiles à mutualiser, réduisant les possibilités de covoiturage ou d'organisation collective. Le relief marqué et l'éloignement entre les différentes parties du territoire compliquent l'aménagement d'un réseau de transport efficace et continu, tandis que l'entretien d'un réseau routier étendu, parfois exposé à des conditions climatiques hivernales, représente un coût important pour les collectivités.

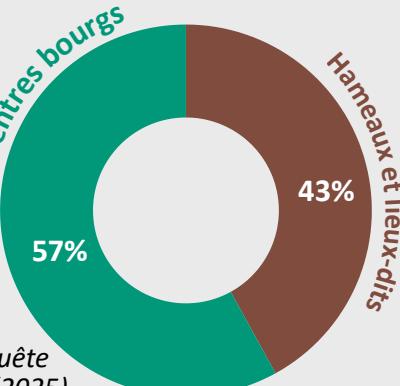
Le report modal vers des alternatives reste limité : les mobilités actives (marche, vélo) sont freinées par les dénivélés et la discontinuité des voiries adaptées, et les mobilités collectives pâtissent d'un faible maillage ferroviaire et d'un nombre restreint de lignes de bus structurantes, difficiles à connecter entre elles ou à développer davantage. L'organisation de services de mobilité solidaire ou à la demande se heurte enfin à la dispersion de l'habitat et aux longues distances à parcourir, complexifiant leur fonctionnement et leur pérennité.



- Population : 12 642 hab
- Superficie : 840km²
- Densité : 15 hab/km²
Moyenne en France : 106 hab/km
- Plus de 500 villages et hameaux

Source : Projet de territoire, 2021

Lieux de résidence dans leur commune des répondants à l'enquête



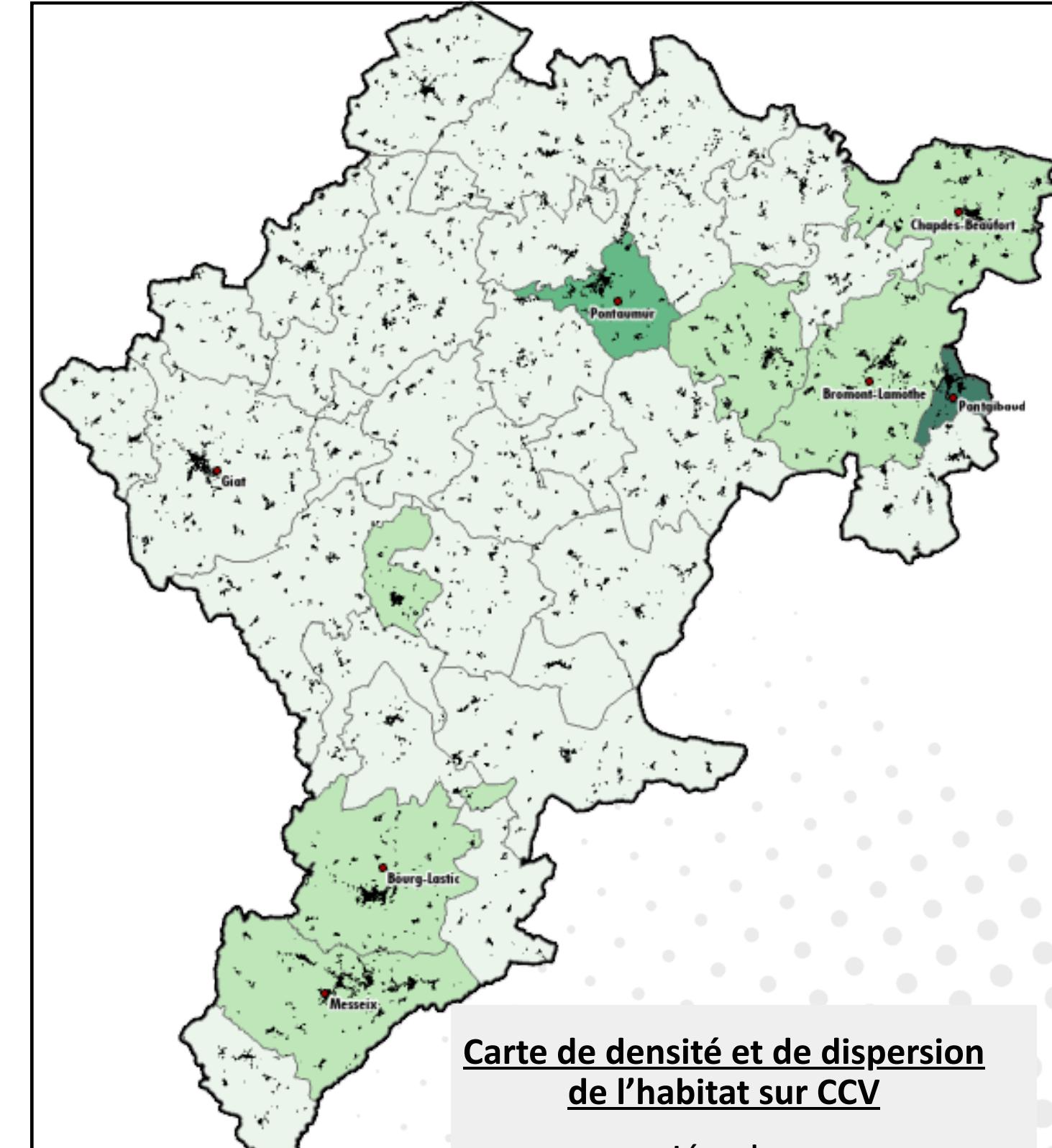
Source : Enquête
mobilité CCV (2025)

Un territoire de hameaux et de villages, à l'habitat très dispersé

Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans se caractérise par une très faible densité, avec seulement 15 habitants au km² contre 106 en moyenne nationale. L'habitat y est fortement dispersé, alternant de nombreux hameaux, lieux-dits et quelques centres-bourgs structurants concentrant commerces, services et équipements publics. Cette dispersion est plus marquée au cœur du territoire, où les densités sont particulièrement faibles, tandis que quelques communes situées au nord-est et au sud présentent des densités un peu plus élevées, sans toutefois atteindre des niveaux comparables à la moyenne nationale. L'enquête mobilité confirme la prégnance de cet habitat diffus : 43 % des répondants résident en hameaux ou lieux-dits, souvent éloignés des centralités. Les écarts de densité sont parlants : Saint-Germain-près-Herment compte 4 habitants au km², alors que Pontgibaud atteint 146 habitants au km². Ce maillage hétérogène illustre un territoire rural étendu, où les distances entre lieux de vie et pôles de services restent structurellement importantes.

Des spécificités territoriales à intégrer dans l'offre de transport

Ce morcellement spatial agit directement sur l'organisation des déplacements, puisqu'il renforce la dépendance à la voiture individuelle, souvent perçue comme la seule solution viable, et en réduisant l'efficacité des transports collectifs. Les publics vulnérables (personnes non motorisées, personnes âgées...) sont particulièrement exposés à l'isolement et au renoncement à certains déplacements. La dispersion de l'habitat, combinée à un réseau routier très étendu, complexifie la planification de services réguliers, augmente les temps de trajet et engendre un coût élevé pour l'entretien des infrastructures. Le faible nombre de lignes de bus structurantes et le maillage ferroviaire limité restreignent les possibilités de report modal, tandis que la faible densité rend difficile le remplissage de ces lignes et compromet leur viabilité économique. Cette configuration rend aussi plus complexe l'organisation de services de mobilité solidaire ou à la demande, qui nécessitent des moyens humains et financiers importants pour des trajets souvent longs et peu mutualisables. Dans ce contexte, le développement du covoiturage local, l'appui sur des centralités relais et la mise en place de services itinérants ciblés apparaissent comme des leviers essentiels pour améliorer la desserte des zones peu denses.



Carte de densité et de dispersion
de l'habitat sur CCV

Légende :



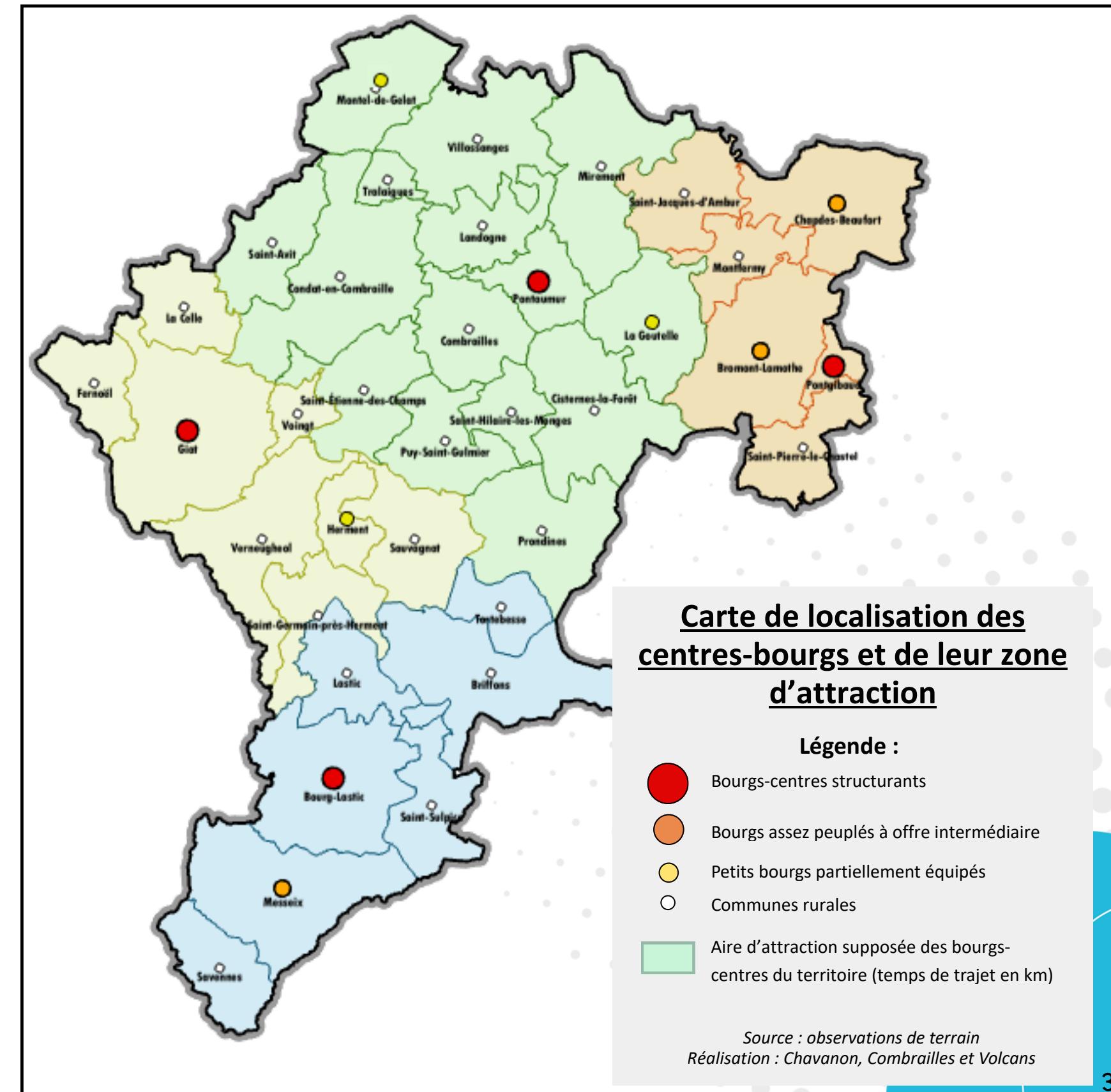
Source : INSEE (2021)
Réalisation : Chavanon, Combrailles et Volcans

B. Un territoire structuré autour de ses centralités locales

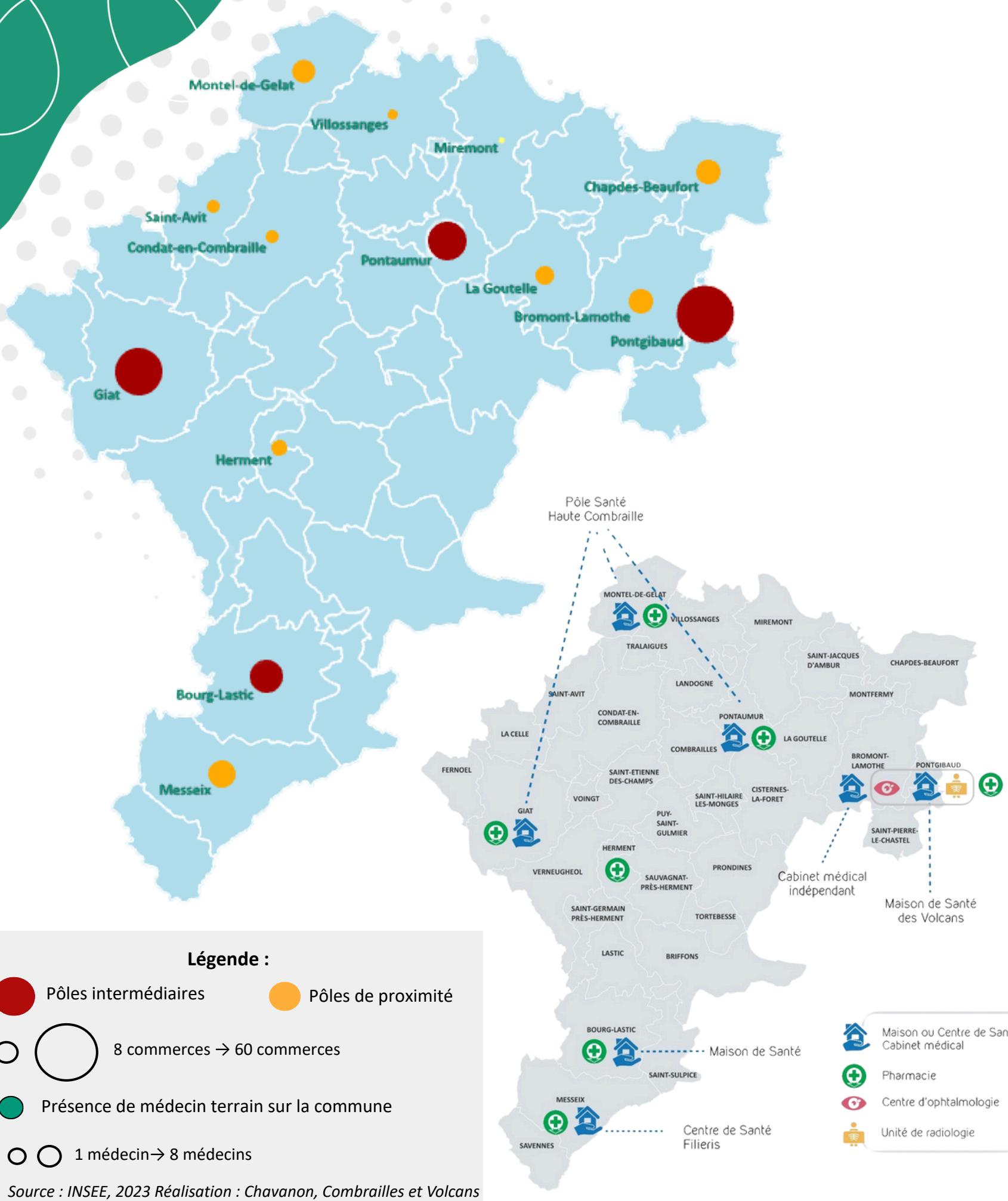
Des centres-bourgs structurants, relayés par des bourgs résidentiels, au sein d'un maillage de communes rurales :

- 4 centres-bourgs structurants avec commerces et services de proximité :
 - **Bourg-Lastic (886)** au sud, **Giat (836)** à l'ouest, **Pontaumur (709)** au centre, et **Pontgibaud (722)** à l'est
- Des bourgs secondaires résidentiels avec quelques commerces et services de proximité
 - **Chapdes-Beaufort (1036)**, **Bromont-Lamothe (1001)**, **Messeix (1088)**
- Des petits bourgs relais intermédiaires :
 - **La Goutelle (626)**, **Herment (303)**, **Le Montel-de-Gelat (454)**
- Des communes rurales, mais jamais à plus de 15 minutes en voiture des bourgs-centres

Ce maillage territorial de centralités, bien que sans grande polarité dominante, constitue une base solide pour construire une offre de mobilité de proximité, en capitalisant sur l'existant et en renforçant les liaisons inter-bourgs.



Localisation des pôles de commerces et de services



66% des habitants interrogés vont chez le médecin généraliste sur le territoire de CCV

92% des habitants interrogés vont faire leurs achats de proximité (dépannage, boulangerie, pharmacie, tabac-presse...) dans les communes du territoire

L'organisation du territoire de Chavanon Combrailles et Volcans se caractérise par **une forte concentration des commerces et services dans quelques centres-bourgs structurants**. Pontgibaud concentre à lui seul environ 60 commerces et services (épiceries, boulangeries, écoles, médecins, tabac-presse...), suivi de Giat, Pontaumur et Bourg-Lastic, qui en comptent chacun une quarantaine. Ces quatre bourgs constituent les véritables piliers du maillage territorial. À un niveau intermédiaire, des communes comme Messeix ou Bromont-Lamothe assurent **un rôle de relais avec une offre intéressante, mais plus restreinte**. À l'inverse, la majorité des autres communes rurales disposent de très peu, voire d'aucun commerce ou service, **rendant ces communes dépendantes à des déplacements vers des pôles de proximité**. Cette concentration est également visible dans l'offre de médecins généralistes, directement liée à l'implantation des trois maisons de santé pluridisciplinaires du territoire : l'une à Pontgibaud (8 médecins généralistes), une à Bourg-Lastic (4 médecins généralistes) et une maison multi-site entre Pontaumur, Giat et Le Montel-de-Gelat (6 médecins généralistes).

Dans ce contexte, **les mobilités du quotidien sont largement conditionnées par cette organisation spatiale**. Les centres-bourgs structurants jouent un rôle de véritables **pôles d'attraction**, vers lesquels convergent les mobilités de proximité. Si le maillage permet **à chaque commune d'être à moins de 15 minutes en voiture d'un centre-bourg**, la dépendance à l'automobile reste forte, faute d'alternatives fiables. La voiture demeure ainsi le principal, voire l'unique, moyen d'accès aux services. Cette structuration offre néanmoins des leviers d'action : en capitalisant sur les centralités existantes, il est possible de renforcer les liaisons inter-bourgs, de développer des solutions de mobilité locale plus efficaces et de prévenir l'isolement des zones périphériques. L'enjeu est également de **faire converger les mobilités vers ces centres-bourgs**, qu'il s'agisse des déplacements entre bourgs, des circuits de mobilités collectives ou des mobilités actives, afin d'optimiser l'accès aux services et de soutenir leur dynamisme. **Le maintien et le renforcement des pôles intermédiaires de proximité** demeurent essentiels pour équilibrer l'offre et éviter une concentration excessive des services dans quelques rares centres.

C. Une dépendance en partie contrainte aux pôles extérieurs

Des bassins de vie tournés vers l'extérieur :

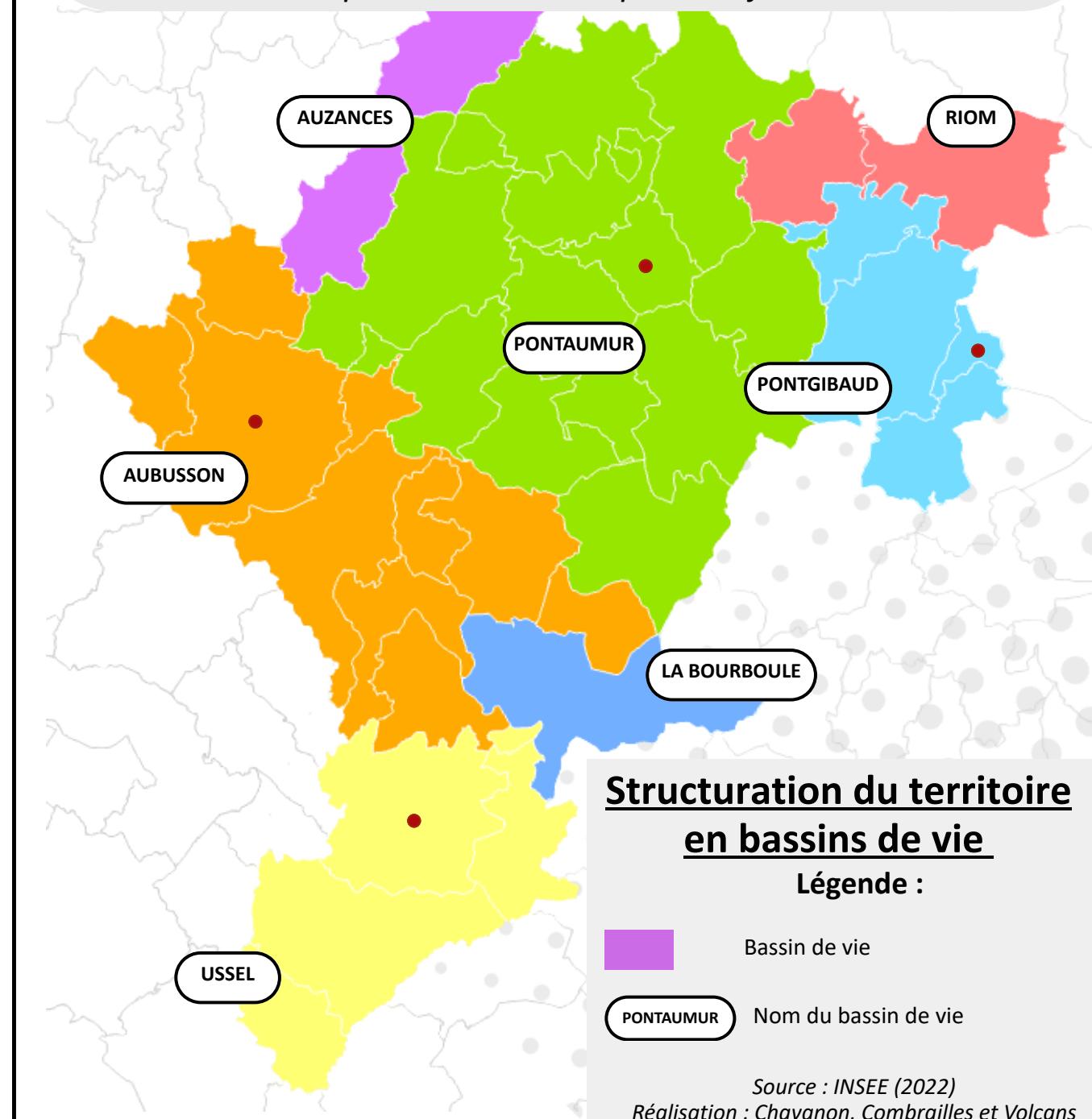
La structuration du territoire de Chavanon Combrailles et Volcans selon la logique des bassins de vie de l'Insee met en évidence **une organisation fonctionnelle en partie tournée vers l'extérieur**. Sur les 36 communes du territoire, seules 17 sont intégrées aux deux bassins de vie du territoire : Pontgibaud et Pontaumur. Les 19 autres sont en partie tournés vers des bassins de vie extérieurs : au sud, le bassin d'Ussel regroupe les communes autour de Bourg-Lastic ; au nord-ouest, le bassin d'Auzances touche deux communes de la frange creusoise ; le bassin d'Aubusson englobe dix communes du centre-ouest ; le bassin de Riom polarise deux communes du nord-est ; et Briffons est rattachée au bassin de vie de La Bourboule. Cette fragmentation traduit **une organisation multipolaire ancrée dans les polarités régionales**. Si cette lecture statistique éclaire l'organisation du territoire, elle reste avant tout une représentation théorique. Le rattachement à un bassin de vie, défini par l'Insee, repose sur un calcul national fondé sur la présence et l'accessibilité à un ensemble d'équipements considérés comme essentiels. Ce modèle identifie ainsi, sur le papier, le pôle qui couvre le mieux les besoins d'une commune, sans pour autant refléter fidèlement les déplacements et choix réels des habitants.

Pour certaines communes, notamment en périphérie, cela se traduit par une fréquentation régulière de centralités situées dans d'autres bassins que celui auquel elles sont statistiquement rattachées. Ce décalage entre polarité théorique et polarité vécue illustre **la dimension multipolaire des mobilités quotidiennes**. Il montre que la dépendance aux pôles extérieurs peut être **à la fois contrainte** (en raison d'un manque local d'équipements) et **choisie** (par confort, proximité subjective ou attractivité spécifique d'un centre voisin).

Dès lors, penser la mobilité dans ce contexte suppose de dépasser la lecture strictement statistique des bassins de vie pour intégrer les flux réels vers l'extérieur. Il ne s'agit pas de chercher à recentrer tous les services au sein du territoire, mais plutôt **de mieux articuler les polarités internes et externes, en tirant parti de leur complémentarité**.

Cela passe par le renforcement des coopérations avec les territoires voisins, l'amélioration des liaisons vers les pôles **les plus fréquentés et la mise en place de solutions de mobilité adaptées, coordonnées et accessibles**. Dans cette approche, les centralités locales restent à valoriser, tout en reconnaissant que la réalité vécue des habitants s'inscrit dans un maillage territorial élargi, qui ne se limite pas aux frontières administratives de l'AOM.

 L'Insee rattache une commune au bassin de vie du pôle de services ayant au moins 18 des 35 équipements intermédiaires, avec un minimum dans chaque grand domaine. Les autres communes sont affectées au pôle qui couvre le mieux leurs besoins manquants selon le temps de trajet routier

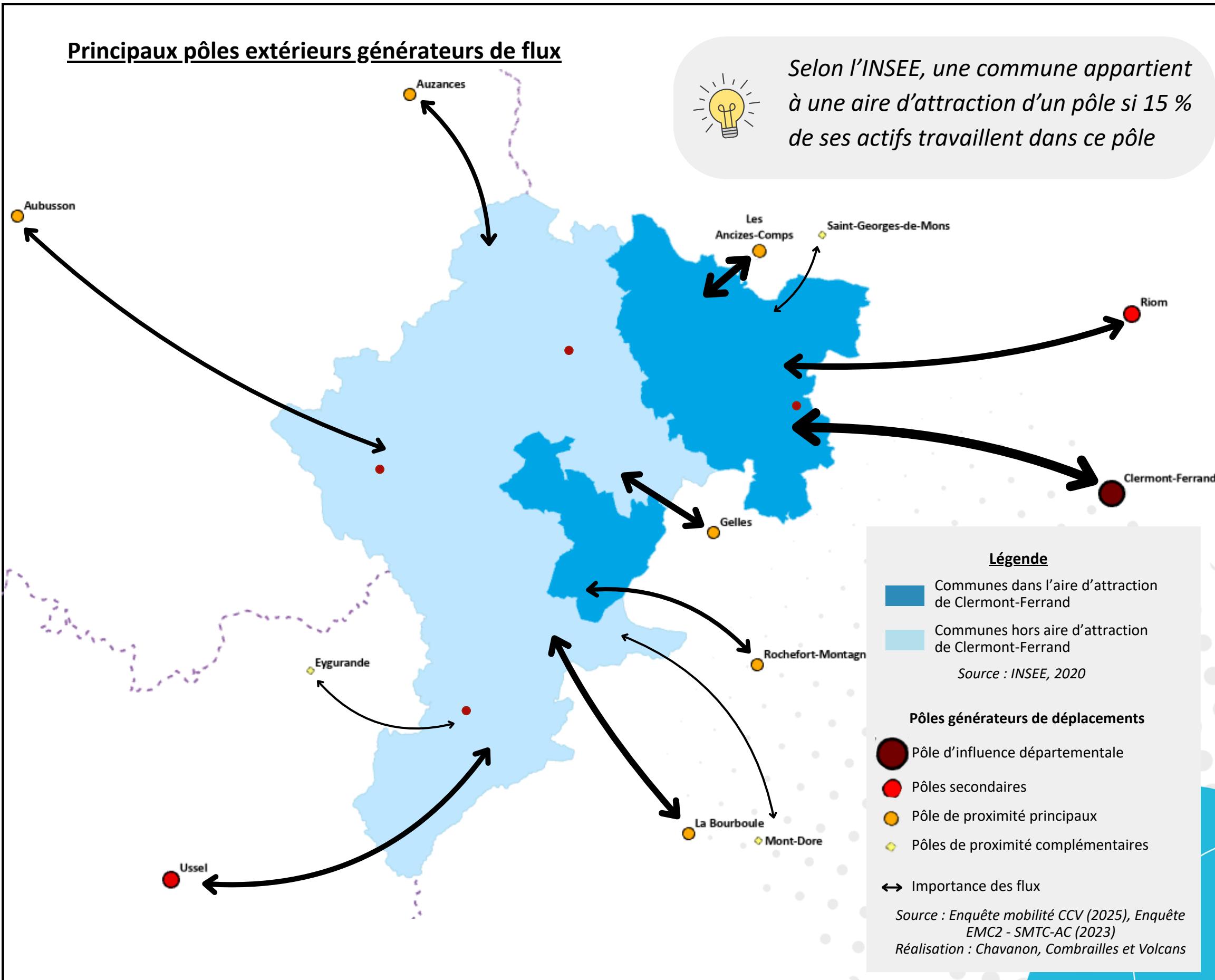


Des pôles extérieurs générateurs de déplacements :

Clermont-Ferrand apparaît comme le principal pôle d'attraction, tous motifs confondus : il concentre une grande partie des flux pour les déplacements liés à la santé spécialisée, à l'emploi, à l'enseignement supérieur ou encore aux démarches administratives. Il s'agit d'un pôle de référence à l'échelle départementale, voire régionale, qui joue un rôle central dans l'organisation fonctionnelle des déplacements. Riom et Ussel constituent quant à eux des pôles secondaires, exerçant une attractivité marquée, notamment pour les actifs et pour l'accès à certains services publics intermédiaires.

En parallèle, plusieurs pôles de proximité situés aux marges du territoire génèrent des flux réguliers pour des déplacements du quotidien. Leur attractivité repose sur leur accessibilité, leur complémentarité avec les bourgs internes, ou leur insertion dans les itinéraires de vie des habitants. Il s'agit notamment des Ancizes-Comps, de Gelles et de La Bourboule. Leur poids varie selon les communes, mais toutes jouent un rôle important dans l'organisation des mobilités du quotidien pour les communes du territoire situées à proximité.

Ces pôles extérieurs jouent un rôle déterminant dans l'organisation des déplacements quotidiens des habitants, et leur accessibilité constitue un enjeu stratégique. Leur attractivité, qu'elle soit structurante ou de proximité, appelle à mettre en place des liaisons adaptées à leur niveau d'importance. Qu'il s'agisse de déplacements vers Clermont-Ferrand, Riom ou des centralités voisines, la qualité des connexions avec ces pôles conditionne l'efficacité du système de mobilité. Assurer des accès lisibles, réguliers et fonctionnels vers ces destinations clés est indispensable pour garantir une mobilité cohérente, équilibrée et connectée à l'échelle interterritoriale.



D. Un territoire à deux vitesses démographiques

L'évolution démographique du territoire de Chavanon Combrailles et Volcans met en évidence **une dynamique différenciée entre l'est et l'ouest**, étroitement liée à l'aire d'attraction de Clermont-Ferrand. Parmi les 11 communes concernées par cette influence, 8 connaissent une croissance démographique, souvent modeste mais réelle, comme à Chaudes-Beaufort qui a gagné 13 habitants en un an. À l'inverse, sur les 25 communes situées hors de cette aire, 20 affichent un recul démographique, y compris des bourgs structurants comme Pontaumur, Herment ou Messeix, qui enregistrent en moyenne une perte d'une dizaine d'habitants. Ce déséquilibre, bien visible sur la carte, illustre **une attractivité résidentielle renforcée à l'est du territoire**, portée par la proximité avec l'agglomération clermontoise, tandis que **l'ouest subit plus nettement les effets du vieillissement et de la déprise démographique**. La croissance démographique reste stable sur la période, avec un léger recul (-0,1 %) compensé par un solde migratoire positif (+0,7 %) atténuant un solde naturel négatif (-0,8 %). Cette polarisation démographique fait émerger des enjeux différenciés de mobilité. À l'est, la croissance résidentielle s'accompagne de besoins croissants de déplacement, en particulier pour les actifs se rendant vers Clermont-Ferrand. Cela renforce la nécessité de proposer une offre lisible et adaptée, capable de structurer des liaisons régulières et d'ancrer durablement ces nouvelles populations. À l'ouest, la baisse démographique traduit surtout un non-renouvellement de population, ce qui fragilise la demande locale et **appelle un effort particulier pour maintenir des services de transport adaptés**. Il devient donc stratégique d'y maintenir une offre solidaire et accessible, pour préserver l'accès aux services de base et éviter l'isolement des populations. Cette démographie contrastée invite à penser **une politique de mobilité différenciée** selon les secteurs, articulée avec les dynamiques de peuplement, afin d'assurer une cohérence d'ensemble et de poser les bases d'un aménagement équilibré à l'échelle du territoire.

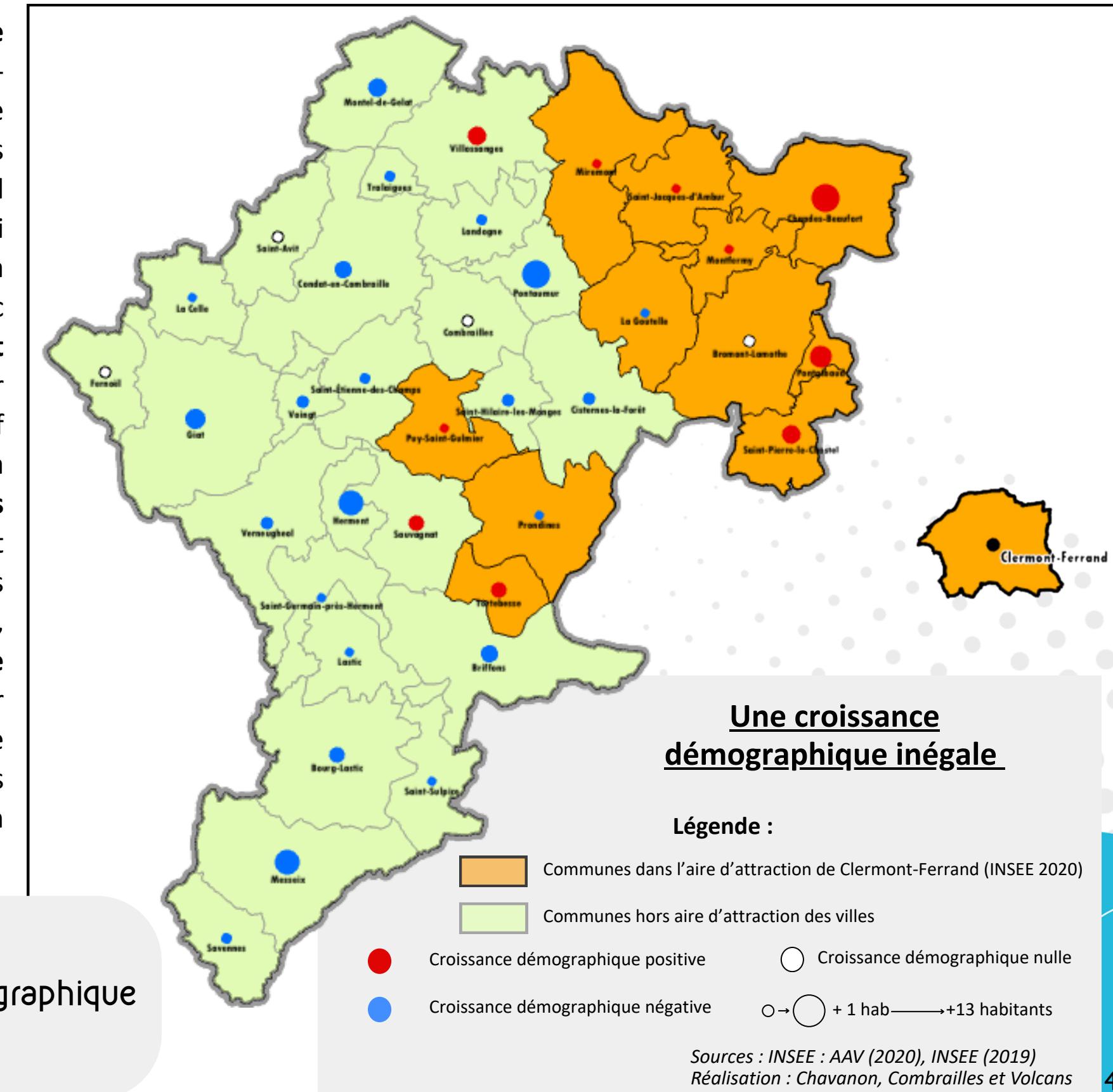
Croissance démographique Chavanon Combrailles et Volcans (entre 2016 et 2022)

-0,8% de solde naturel

+0,7% de solde migratoire

-0,1% de croissance démographique

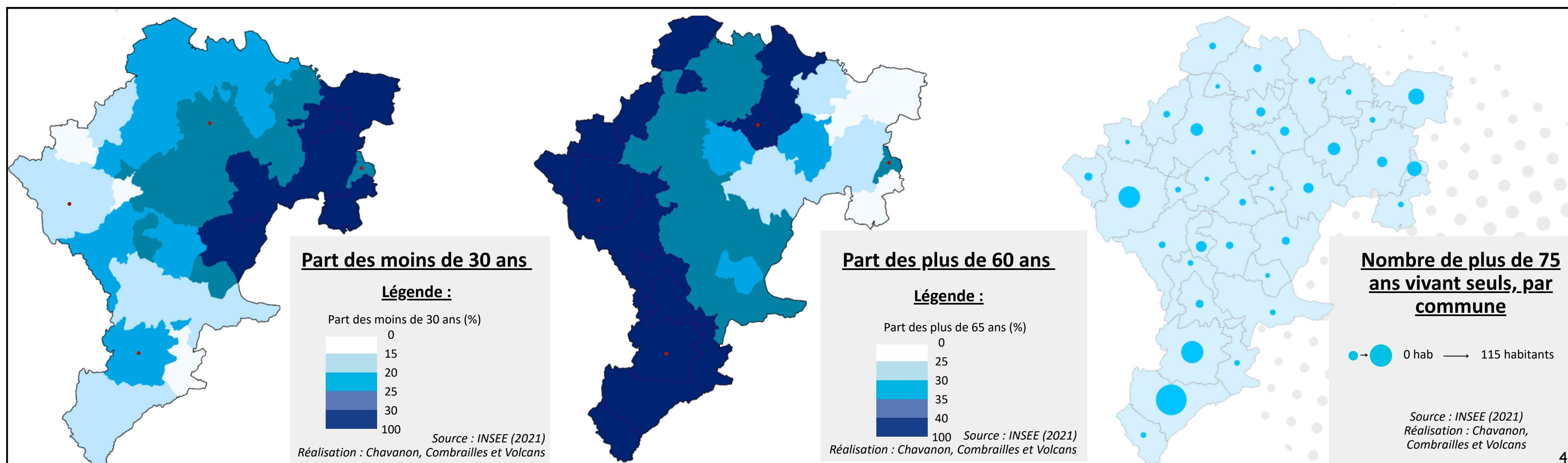
→ **Une population qui se stabilise**



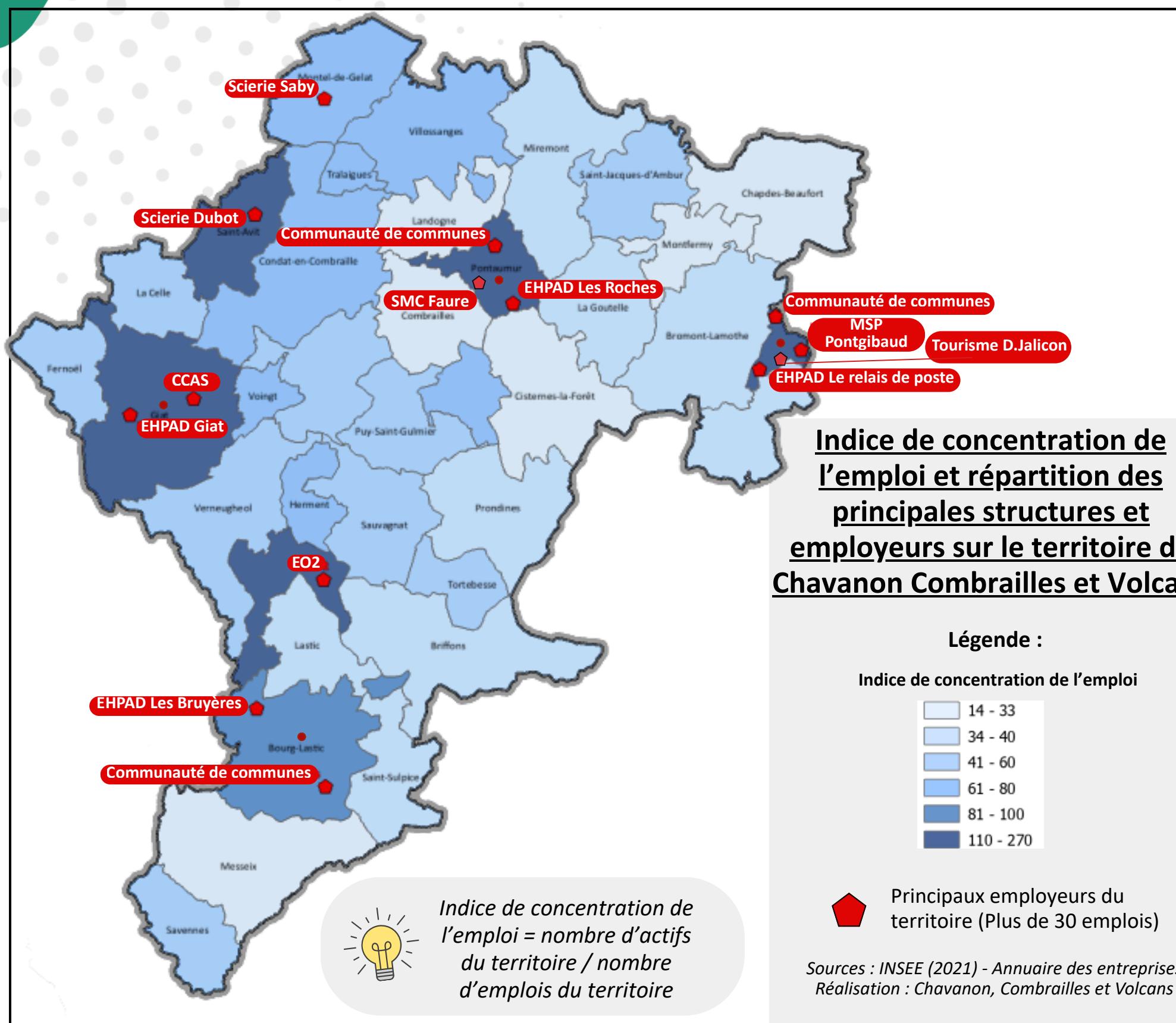
Une structure démographique vieillissante, révélatrice de disparités territoriales et de défis pour la mobilité

Avec 37,5 % d'habitants âgés de plus de 60 ans, contre 26,5 % au niveau national, le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans se caractérise par **un vieillissement marqué**, qui touche **une large majorité des communes**, en particulier à l'ouest, plus éloigné de Clermont-Ferrand. Ce phénomène s'accompagne d'une **forte proportion de personnes de plus de 75 ans vivant seules**, ce qui accentue les risques d'isolement, notamment dans les zones à habitat dispersé. L'ensemble de ces dynamiques démographiques pose un enjeu fort d'**accessibilité aux services du quotidien et appelle à une offre de mobilité adaptée aux besoins des personnes âgées** : des liaisons régulières et claires vers les pôles de centralité, mais aussi des solutions de proximité souples et accompagnées, comme le transport à la demande ou solidaire, à maintenir et à ajuster sur tout le territoire.

La carte de gauche montre que **la part des moins de 30 ans est souvent faible**, en dessous de 25 % dans de nombreuses communes rurales. Quelques communes du nord-est échappent à cette tendance, en raison de leur proximité avec Clermont-Ferrand, de l'attractivité d'un cadre de vie semi-rural et d'une meilleure desserte routière. Mais au-delà de ce contraste, les enjeux de mobilité liés aux populations plus jeunes concernent l'ensemble du territoire. Pour les enfants et adolescents, il s'agit de **maintenir un maillage équilibré de transports scolaires**, accessible sur toutes les communes. Pour les actifs, le défi réside davantage dans la **mutualisation des trajets et le développement de solutions partagées** permettant d'accéder aux bassins d'emploi. Enfin, pour les familles, l'accès aux loisirs et aux services de proximité constitue également un enjeu de qualité de vie et d'attractivité du territoire.



E. Un tissu économique éclaté, des besoins de mobilité ciblés



Une économie de proximité, mais sans centralité

Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans présente **un tissu économique éclaté**, composé en grande majorité de petites entreprises réparties dans de nombreuses communes. Les principaux employeurs du territoire relèvent majoritairement du secteur médico-social, des services publics intercommunaux, mais aussi de quelques entreprises industrielles, notamment dans la transformation du bois.

Cette répartition diffuse est encore renforcée par **un maillage économique de proximité**, basé sur l'artisanat, les services au public, le commerce local et l'administration. Si elle garantit une certaine diversité d'activités, cette organisation **ne permet pas l'émergence de véritables pôles d'emploi structurants**.

La dispersion de l'emploi, combinée à celle de l'habitat, constitue **un frein majeur au développement de solutions de mobilité partagées**. Les déplacements sont multiples mais peu massifiés, rendant difficile la mise en place d'une offre de transport collectif lisible et efficace. Cela soulève **la nécessité d'une approche adaptée à la réalité du territoire, fondée sur des logiques de mutualisation locale, de maillage fin et de coopération intercommunale**.

Des flux domicile-travail denses mais fragmentés

Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans présente un déséquilibre marqué entre le nombre d'actifs et le nombre d'emplois disponibles, avec 5 208 actifs pour seulement 3 595 emplois, soit 64 emplois pour 100 actifs. Ce déficit traduit **une fuite notable de l'emploi vers l'extérieur**, malgré le maintien d'un certain nombre de postes localement. Dans ce contexte, **24 % des déplacements effectués en lien avec le territoire sont liés au travail, un taux qui se place au premier rang départemental**. Ce chiffre atteste d'un lien fort entre emploi et mobilité, révélant à la fois le dynamisme de la population active et une dépendance quotidienne aux trajets pendulaires. La distance moyenne relativement courte, estimée à 11 km, traduit **une orientation majoritaire des flux vers des bassins d'emploi proches, mais souvent peu structurés**, ce qui ne facilite pas l'organisation de solutions collectives ou mutualisées.

Les constats de terrain confirment cette réalité. **Le covoiturage interne aux entreprises est difficile à mettre en place** car la plupart sont de petite taille, peu concentrées géographiquement, et ne regroupent pas assez de salariés sur un même site pour organiser des trajets réguliers. Dans le cas des entreprises de taille moyenne, les lieux de résidence des salariés sont souvent répartis « en étoile » autour du site, ce qui limite là aussi les possibilités de trajets partagés. Par ailleurs, **les lignes structurantes du territoire ne sont pas toujours adaptées aux mobilités domicile-travail**, en particulier pour desservir certains pôles d'emploi extérieurs comme Riom ou le secteur de Ladoux-Gerzat, pourtant fréquentés par de nombreux actifs.

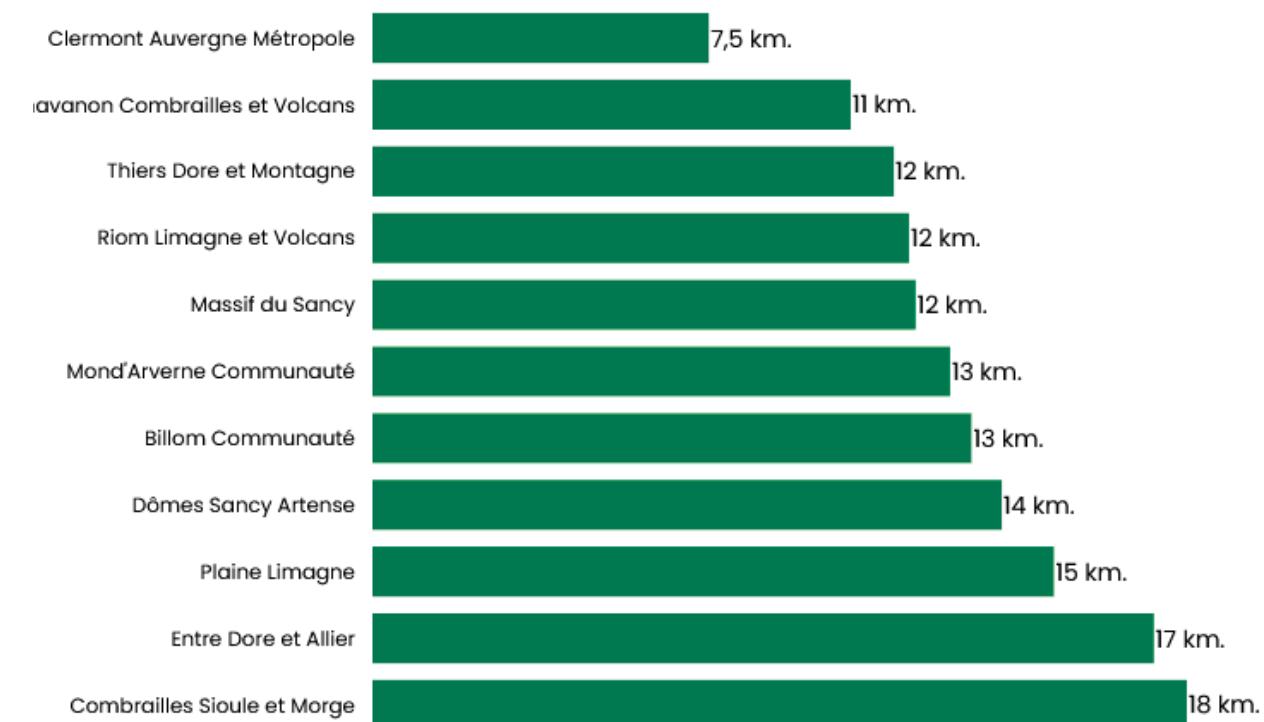
Cette configuration, combinant dispersion de l'habitat, éclatement des lieux d'activité et absence de centralités économiques fortes, fragilise l'organisation des mobilités et rend difficile la mutualisation des trajets. Elle entretient **une forte dépendance à la voiture individuelle**, faute d'alternatives fiables ou adaptées aux horaires et destinations des travailleurs. Elle met également en évidence la nécessité de penser la mobilité à une échelle dépassant les limites administratives de la communauté de communes, afin de **mieux connecter les zones résidentielles aux bassins d'emploi identifiables**, qu'ils soient internes ou périphériques au territoire.

Pour y répondre, plusieurs leviers peuvent être mobilisés : **structurer et promouvoir le covoiturage régulier**, y compris interentreprises, afin d'optimiser les trajets pendulaires ; **développer des solutions collectives souples**, telles que des navettes intercommunales ou des services de transport à la demande **calés sur les horaires de travail** ; renforcer le lien entre mobilité et développement économique en **favorisant l'implantation d'activités à proximité des centralités existantes** ; et coopérer avec les territoires voisins pour **coordonner l'offre et améliorer l'accès aux principaux pôles d'emploi fréquentés par les habitants**.

5208 actifs sur le territoire pour 3595 emplois (2021)
= 64 emplois pour 100 actifs
(INSEE, 2021)

24% des déplacements sur CCV sont pour le motif domicile travail

Distance moyenne des déplacements domicile
(Travail sur les territoire de l'enquête EMC2).

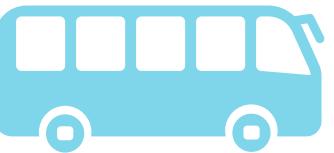


Distance moyenne d'un déplacement (km.)

Source : Enquête EMC2 - SMTC-AC (2023)

Taux de chômage : 6,4%
Moyenne nationale : 7,8%
(INSEE, 2021)

F. Tourisme et mobilités



Des enjeux de mobilité intégrés aux stratégies touristiques locales

Les enjeux de mobilité s'inscrivent dans un cadre plus large que celui du seul territoire de Chavanon Combrailles et Volcans, **puisque'ils sont intégrés dans les stratégies de développement touristique, à l'échelon suprateritorial**. La stratégie touristique des Combrailles (2023-2027) insiste sur la nécessité de **mailler le territoire, de faciliter les liens entre sites et de prolonger la durée de séjour des visiteurs**, ce qui suppose un travail spécifique sur la mobilité. De son côté, la stratégie mobilité départementale du Puy-de-Dôme met l'accent sur la **réduction de la dépendance à la voiture individuelle et sur une répartition plus homogène des flux touristiques**, afin de valoriser l'ensemble des territoires et de limiter la pression sur les sites les plus fréquentés.

Une proximité relative avec les grands pôles touristiques

La localisation des Combrailles, à proximité de sites majeurs comme Vulcania, la Chaîne des Puys ou le Massif du Sancy, offre un potentiel d'attractivité important. Toutefois, cette proximité reste relative : **en dehors des axes structurants, l'accès reste difficile aussi bien pour rejoindre ces pôles depuis les Combrailles que pour venir découvrir les sites locaux ou périphériques depuis Clermont-Ferrand ou d'autres pôles touristiques**. Cette dépendance au véhicule individuel freine les échanges de visiteurs dans les deux sens et contribue à maintenir le territoire en marge des itinéraires touristiques structurants.

Un accès sans voiture encore trop limité

En dehors de quelques dispositifs spécifiques (navette Vulcania, navettes touristiques du Sancy) qui visent avant tout les grands sites régionaux, **il n'existe pas de service réellement adapté pour accéder directement aux sites touristiques des Combrailles**. Cette absence d'offre reporte presque systématiquement les déplacements **sur la voiture individuelle**. L'éloignement des Combrailles par rapport aux grands pôles touristiques peut ainsi décourager certains visiteurs, limitant leur venue et la découverte des sites locaux. **Le manque de signalétique et d'informations claires sur les moyens d'accès**, notamment aux points d'accueil, accentue ces difficultés pour les visiteurs occasionnels ou peu familiers du territoire.

Une nécessité de répartir les flux vers des territoires comme les Combrailles pour limiter la surfréquentation

Les grands sites touristiques voisins, notamment autour de la Chaîne des Puys, subissent une pression croissante (érosion, saturation des parkings, dégradations). Les Combrailles disposent d'atouts pour absorber une partie de ces flux, à condition d'améliorer leur accessibilité et leur visibilité. **La mobilité joue ici un rôle clé : développer des liaisons et des services adaptés permettrait de faciliter la venue des visiteurs, de diffuser les flux sur l'ensemble du territoire et de proposer de véritables alternatives de visite**. L'objectif est alors de désaturer les pôles centraux tout en générant des retombées économiques locales.

Vers une promotion et une information intégrant les mobilités

La stratégie touristique souligne la nécessité d'une promotion homogène du territoire. **Cela passe aussi par la diffusion d'informations sur les moyens d'accès aux sites** : horaires actualisés aux arrêts, supports multilingues, outils numériques. Les prescripteurs locaux (hébergeurs, commerçants, restaurateurs) peuvent jouer un rôle clé en orientant les visiteurs vers les sites et en leur expliquant comment s'y rendre sans voiture. Néanmoins les constats locaux alertent sur la capacité de ces prescripteurs à orienter les visiteurs du fait de leur non utilisation qui entraîne un manque d'intérêt et une méconnaissance pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

G. Des publics fragilisés ou contraints dans leurs mobilités

Les enjeux de mobilité ne touchent pas l'ensemble de la population de manière uniforme. Certains publics rencontrent des difficultés particulières d'accès aux services, à l'emploi ou aux droits, liées à leur situation sociale, familiale, résidentielle ou physique. Ces publics dits vulnérables ou contraints ont été identifiés à partir des résultats de l'enquête mobilité, des entretiens menés avec les acteurs locaux et des ateliers participatifs organisés lors du comité des partenaires. Leur prise en compte est essentielle pour construire une stratégie de mobilité inclusive, adaptée aux réalités du territoire.

Personnes âgées dépendantes



38% de la population a plus de 60 ans, et 13% a plus de 75 ans

(INSEE, 2021)

Souvent installées dans des hameaux isolés ou des communes peu denses, **les personnes âgées non motorisées figurent parmi les publics les plus fragilisés face aux enjeux de mobilité**. L'arrêt de la conduite individuelle, lié à l'âge, à la santé ou à un choix personnel, accentue leur dépendance dans les déplacements du quotidien. Accéder aux soins, aux commerces, aux services ou maintenir un lien social devient alors un défi, en l'absence d'alternatives crédibles à la voiture. Ce constat est renforcé par une offre de transport très limitée et un manque de relais de proximité, qu'il s'agisse d'accompagnement humain ou d'information. L'isolement géographique se double ainsi d'un isolement social et fonctionnel, rendant l'autonomie au quotidien difficile à préserver. Ces situations sont particulièrement marquées dans le cœur et l'ouest du territoire, les secteurs les plus en tension en matière de mobilité. Dès lors, plusieurs enjeux émergent : **préserver l'autonomie à domicile, faciliter l'accès aux soins, aux commerces et aux services, et développer des solutions de proximité adaptées, accompagnées et souples**. Il convient aussi de favoriser la mutualisation des trajets dans les zones peu denses, tout en intégrant ces besoins dans l'aménagement local, notamment par des arrêts accessibles et des cheminements sécurisés.

Demandeurs d'emploi et revenus précaires



660 demandeurs d'emploi sur le territoire, 20870€ de revenu médian par an (INSEE, 2021)

Avec près de 660 demandeurs d'emploi recensés, la précarité professionnelle concerne une part significative de la population, en particulier dans les communes rurales les plus isolées. Certaines affichent moins de 5% d'emplois précaires, tandis que d'autres, notamment à l'ouest du territoire, dépassent les 30% (INSEE, 2021). Ces disparités territoriales se croisent souvent **avec des fragilités marquées en matière de mobilité** : ce sont bien souvent dans les communes les plus précaires et les moins desservies que les freins à la mobilité sont les plus forts.

Pour ces publics, **le coût d'usage de la voiture individuelle, combiné à l'absence de solutions alternatives accessibles, devient un obstacle majeur pour accéder à l'emploi, à la formation ou à un simple entretien**. Réduire cette dépendance, **expérimenter des solutions peu coûteuses** (covoiturage, location solidaire, transport accompagné) et **mieux articuler mobilité, emploi et insertion** apparaissent comme des leviers indispensables à mobiliser à l'échelle locale.

Les personnes non-motorisées



3% des habitants n'ont pas le permis, 5% des ménages sans véhicules

(Enquête EMC2 - SMTC-AC, 2023)

Sur le territoire, 3% des habitants n'ont pas le permis et 5% des ménages ne disposent d'aucun véhicule. En l'absence d'alternatives en zones isolées, comme les transports en commun, et face à l'éloignement des pôles d'emploi, de services ou de commerces, ces personnes se retrouvent en grande difficulté. **Beaucoup finissent par renoncer à certains déplacements faute de solution adaptée.** Si certains recherchent des alternatives comme les mobilités collectives ou solidaires, ils restent souvent dépendants d'un tiers. **Un accompagnement individualisé est essentiel pour identifier des réponses ajustées à leurs besoins, et, dans certains cas, retrouver une autonomie, voire accéder à la motorisation.**

Les personnes à mobilité réduite



92 bénéficiaire de l'allocation adulte handicapé sur le territoire de CCV (0,9% de la population)

(FILEAS, 2021)

Les personnes en situation de handicap sont peu nombreuses sur le territoire (92 bénéficiaires de l'AAH, soit 0,9 %). Si des solutions existent, comme les taxis ou certains services à la demande, elles restent souvent **peu connues, peu accessibles ou mal adaptées** à certains handicaps. L'enjeu n'est donc pas seulement de proposer une offre, mais de la rendre réellement utilisable, généralisée et adaptée aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, y compris en zone rurale.

Les habitants éloignés des centralités

Près de la moitié des habitants vivent en hameau (43 %), souvent éloignés des pôles de services, d'emploi ou de commerces. Dans certains secteurs, il faut plus de 15 minutes pour rejoindre le premier bourg, ce qui complique les déplacements du quotidien. Bien que la plupart soient motorisés, **cette dépendance à la voiture devient un frein lorsqu'elle se combine à d'autres fragilités : vieillissement, précarité, isolement social.** Certains habitants en viennent à limiter leurs déplacements, en particulier pour des besoins jugés secondaires. Ils expriment le souhait de voir se **développer des solutions de proximité**, comme l'ouverture de services, de commerces ou d'offres itinérantes, afin de répondre au mieux aux contraintes liées à l'éloignement. L'enjeu est de **maintenir une qualité de vie satisfaisante sans aggraver les inégalités territoriales.**



Familles nombreuses et monoparentales



8,3% des ménages de CCV sont monoparentaux

(INSEE, 2019)

Les familles nombreuses et monoparentales représentent 8,3 % des ménages du territoire. Elles rencontrent **des difficultés spécifiques liées à la gestion de déplacements quotidiens multiples**, souvent à des lieux et horaires différents. Pour les familles nombreuses, cela suppose **une organisation complexe**, rarement compatible avec les faibles marges de manœuvre laissées par les services de transport existants. Pour les familles monoparentales, la contrainte est encore plus forte : **l'ensemble des trajets repose sur une seule personne, ce qui accentue la dépendance à la voiture et la charge mentale.** Dans les deux cas, le manque de solutions locales adaptées renforce les inégalités d'accès. L'enjeu est de **favoriser la mutualisation de certains trajets** du quotidien, notamment via des formes de covoiturage spontanées, souples et facilement mobilisables à l'échelle locale.

Jeunes non-mobiles en difficulté d'insertion



En 2021, 93 jeunes du territoire sont identifiés par l'INSEE sans emploi ni formation, sur Chavanon, Combrailles et Volcans

Parmi les jeunes du territoire, 93 ne sont ni en emploi ni en formation, soit 10 % de cette classe d'âge. Ce public fragile fait face à une double difficulté : **l'éloignement des centres de formation et des lieux d'emploi, et l'absence de solution de déplacement autonome**. Sans permis ni véhicule, les opportunités restent hors de portée, ce qui freine l'insertion et alimente un cercle vicieux : **sans mobilité, pas d'emploi ; sans emploi, pas de mobilité**. Pour inverser cette dynamique, **un accompagnement individualisé** est nécessaire, combinant **soutien technique et appui financier** pour lever les freins à la mobilité. Proposer des solutions simples, adaptées aux besoins de chacun, peut contribuer à remettre en mouvement des parcours aujourd'hui à l'arrêt.

Les néonuraux



Environ 1 000 personnes ont emménagé sur le territoire depuis moins de deux ans. Ces nouveaux habitants, souvent issus de zones urbaines, découvrent un cadre de vie différent, mais aussi **une organisation plus diffuse des services et de l'offre de mobilité**. Le manque de connaissance du territoire, combiné à une offre plus restreinte qu'en ville, rend l'adaptation parfois difficile. Beaucoup expriment la volonté de recourir aux transports collectifs ou à des solutions partagées, **mais peinent à identifier ce qui est réellement disponible**. L'enjeu est de mieux accompagner cette phase d'installation, **en rendant les services visibles, lisibles et accessibles** dès l'arrivée, pour favoriser une appropriation rapide des ressources locales.

Travailleurs saisonniers et en horaires décalés



Les travailleurs saisonniers et ceux en horaires décalés ne relèvent pas directement des publics les plus vulnérables, mais leurs contraintes en matière de mobilité sont fortes. Leurs rythmes de travail **sont difficilement compatibles avec l'offre de transport existante**, souvent centrée sur les horaires de bureau. Faute de solution adaptée, **ils dépendent largement de la voiture individuelle**. Le covoiturage est compliqué à mettre en place, en raison des plannings irréguliers et de la dispersion géographique. Cette situation renforce les coûts de déplacement, limite l'accès à certains emplois pour les non-motorisés et creuse des inégalités discrètes. L'enjeu est de **mieux prendre en compte ces mobilités spécifiques, notamment en travaillant avec les entreprises sur des solutions adaptées** : organisation du covoiturage entre salariés, adaptation des horaires ou appui logistique ponctuel pour les trajets les plus contraints.

Usagers en quête de mobilités alternatives



Certains usagers, sans contrainte particulière, souhaitent faire évoluer leurs pratiques de déplacement vers des modes plus durables. Ils cherchent à réduire leur usage de la voiture individuelle au profit du vélo, du covoiturage ou des transports collectifs. Mais sur le territoire, **les conditions sont peu favorables à cette transition** : l'environnement reste moyennement adapté à l'usage de mobilités actives, l'offre de bus ne couvre pas tous les types de trajets, et le covoiturage est encore peu structuré. Ce public, souvent jeune et sensibilisé aux enjeux environnementaux, exprime **une attente forte d'alternatives crédibles**. L'enjeu est de répondre à cette demande émergente en développant des services plus visibles, plus accessibles, mieux intégrés dans les pratiques quotidiennes, et surtout plus respectueux de l'environnement.

H. Analyse AFOM - Caractéristiques territoriales et mobilité

Atouts

- Présence de 4 bourgs-centres structurants concentrant commerces, services et équipements essentiels, complétés par un maillage de bourgs-relais et petites communes assurant certaines fonctions de proximité.
- Des commerces et services jamais à plus de 20 minutes de chaque usager
- Une très bonne couverture médicale pour un territoire rural, grâce aux maisons de santé qui réduit fortement les déplacements liés aux soins
- Une proximité relative aux pôles extérieurs (Clermont-Ferrand, Riom, Ussel, Les Ancizes-Comps...), ce qui permet d'avoir une offre plus spécialisée à une distance pas trop importante
- Cadre de vie rural attractif et image positive du territoire, favorisant l'installation de néoruraux et dynamisant certains secteurs.

Faiblesses

- Un territoire rural vallonné : difficultés liées à la topographie
- Une très faible densité et un habitat très dispersé fait de hameaux et villages
- Vieillissement marqué et déclin démographique, notamment à l'ouest et au centre du territoire, touchant de nombreuses communes
- Fort déséquilibre est/ouest : attractivité de Clermont à l'est contre éloignement des grands pôles et isolement partiel accru à l'ouest.
- Tissu économique éclaté, absence de pôles d'emploi structurants.
- Forte dépendance aux pôles extérieurs (emploi, études supérieures, soins spécialisés).
- Éloignement de services essentiels dans plusieurs communes.
- Vulnérabilités sociales (ménages précaires, monoparentaux, non-motorisés).
- Relief de moyenne montagne + conditions hivernales → accessibilité compliquée ponctuellement.

Opportunités

- Arrivée de nouveaux habitants recherchant un cadre de vie rural, apportant de nouvelles pratiques et une demande accrue en solutions de mobilité.
- Redynamisation possible des centralités locales (bourgs-centres, relais) grâce au maintien des commerces et services de proximité, et au développement d'initiatives locales (circuit courts, économie de proximité).
- Attractivité touristique accrue liée à la proximité avec la Chaîne des Puys et à l'essor touristique global, générant de nouveaux besoins de mobilité.
- Renforcement du tissu économique local pouvant apporter des revenus supplémentaires (notamment via le versement mobilité).
- Coopérations possibles avec les territoires voisins pour sécuriser l'accès aux services et à l'emploi.

Menaces

- Vieillissement démographique continu, avec une demande croissante en solutions adaptées et accompagnées.
- Dépopulation et isolement de certains secteurs, fragilisant la fréquentation et la pérennité des services et transports.
- Affaiblissement du tissu économique et fermeture de commerces, accentuant les déplacements contraints vers les pôles extérieurs.
- Creusement des inégalités territoriales est/ouest, risquant d'accentuer la fracture territoriale et de compliquer l'organisation d'une offre de mobilité cohérente.

I. Synthèse des enjeux sur le lien entre territoire et mobilité



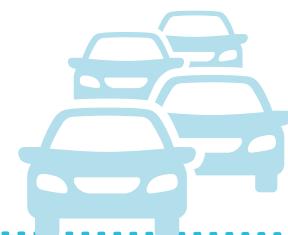
Deuxième partie du diagnostic

3

L'offre de mobilité et les services de mobilité : un état des lieux clé pour comprendre les pratiques



A. Les mobilités individuelles :



Un territoire désenclavé par la route :

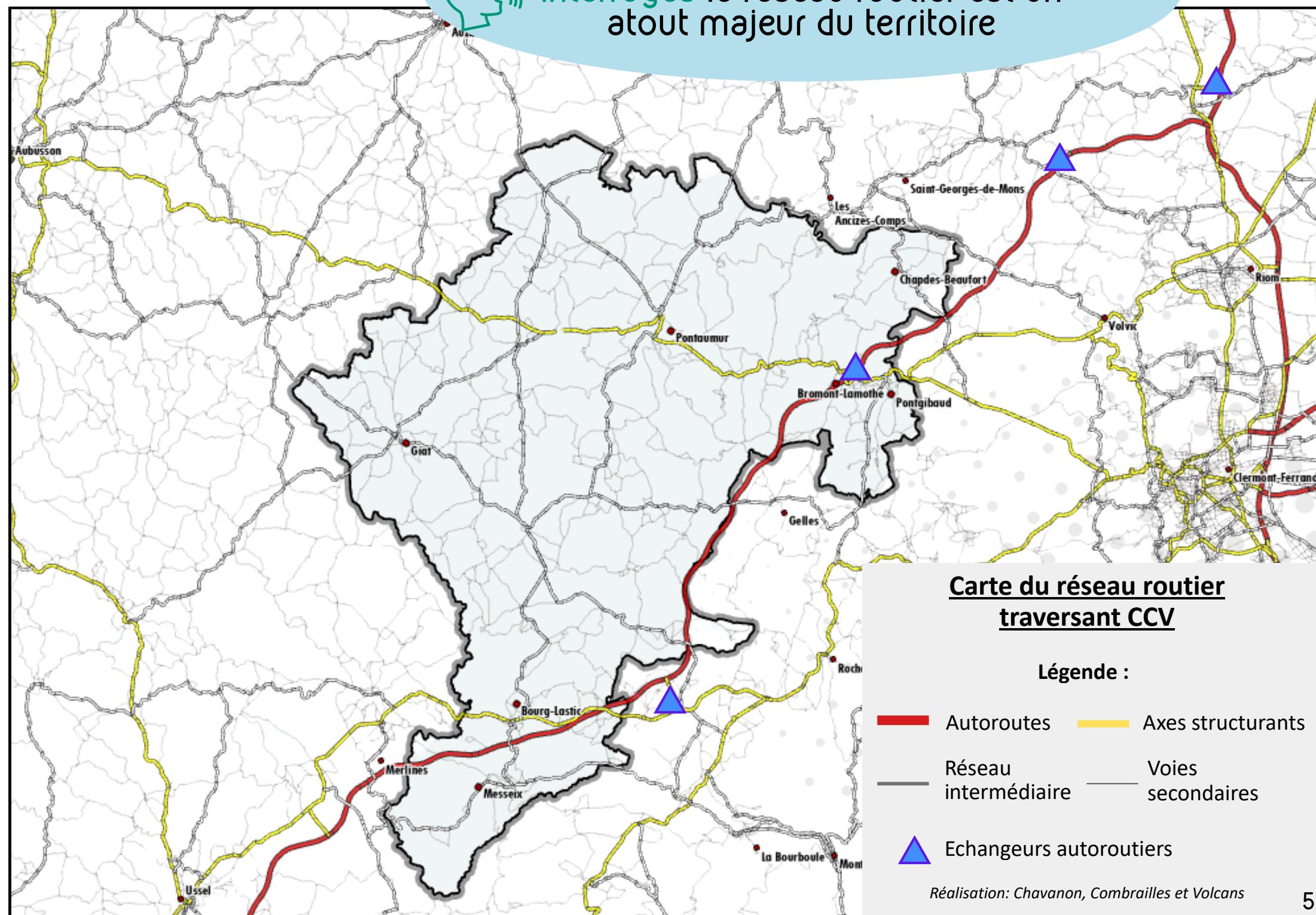
Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans repose sur **un réseau routier dense** pour un territoire rural, et qui est le principal levier d'accessibilité. **Trois axes majeurs structurent les liaisons vers l'extérieur et entre centralités locales :**

- A89 (nord-est / sud) : relie Lyon à Bordeaux en passant par Clermont-Ferrand et Ussel, offrant un accès stratégique pour les communes du nord-est autour de l'échangeur de Bromont-Lamothe, mais aussi quelques communes du sud autour de l'échangeur de Saint-Julien-Puy-Lavèze
- N89 (sud) : assure la liaison Clermont-Ferrand – Ussel via Bourg-Lastic, en complément de l'autoroute.
- D941 (nord) : connecte Clermont-Ferrand à Aubusson en passant par Pontgibaud et Pontaumur.

Ce réseau est complété par **un maillage de routes secondaires, départementales ou communales, qui irriguent l'ensemble des villages et assurent une accessibilité fine aux différents espaces du territoire.**

Globalement, le territoire bénéficie d'un bon maillage routier, mais la qualité de desserte reste inégale selon les secteurs. Les dégradations ponctuelles (chaussées abîmées, entretien variable des axes) soulèvent ainsi des enjeux d'équité territoriale et de sécurité. L'enjeu est donc de maintenir un niveau de qualité homogène sur l'ensemble du réseau, tout en interrogeant la place centrale de la route dans les mobilités futures.

Pour 13 communes sur les 21 interrogés le réseau routier est un atout majeur du territoire



Des routes bien fréquentées mais aux dynamiques hétérogènes :

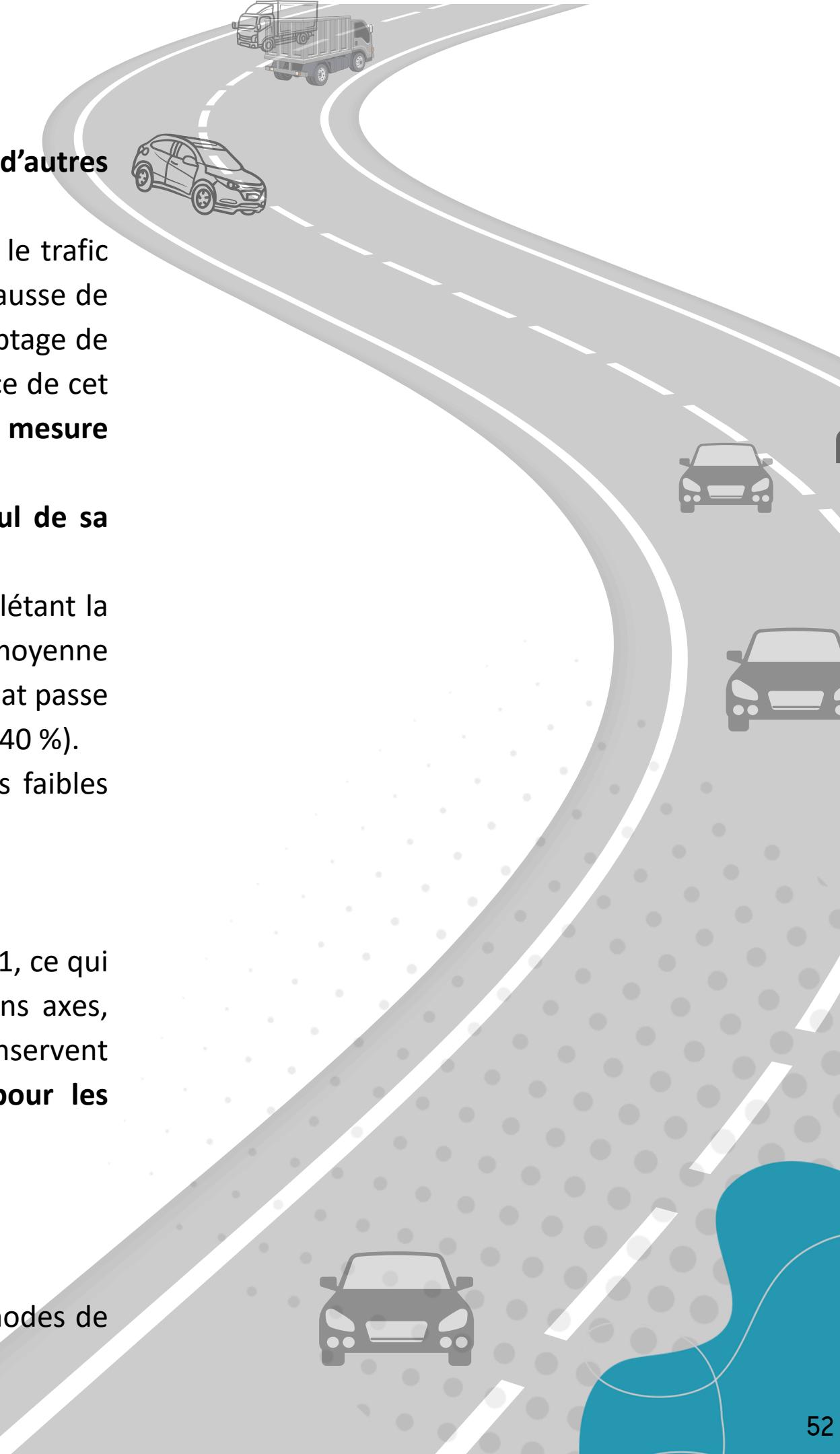
Les données de fréquentation issues des comptages de la DRAT mettent en évidence **des axes structurant fortement sollicités et d'autres en retrait marqué**.

- La D941 reste la colonne vertébrale des liaisons vers Clermont-Ferrand. Autour de Saint-Ours-les-Roches (hors territoire), le trafic atteint en moyenne 7 596 véh./j sur la période 2021-2023, contre 5 508 véh./j en moyenne entre 2007 et 2010, soit une hausse de +38 %. À Bromont-Lamothe, le trafic reste stable (6 251 véh./j en 2007-2014 contre 6 277 véh./j en 2023). Le point de comptage de Pontaumur ne dispose pas de données récentes, mais affichait déjà 4 538 véh./j entre 2007 et 2014, confirmant l'importance de cet axe pour les déplacements internes et externes. **La route est globalement très fréquentée, avec une intensité croissante à mesure que l'on se rapproche de Clermont-Ferrand et de l'échangeur autoroutier de Bromont-Lamothe.**
- La D2089, deuxième axe structurant du territoire mais nettement moins empruntée que la D941, présente un net recul de sa circulation sur Bourg-Lastic, passant de 2 749 véh./j en 2012-2014 à 1 655 véh./j en 2021-2023 (-40 %).
- La D204 reste globalement bien fréquentée, mais présente une forte hétérogénéité entre l'est et l'ouest du territoire, reflétant la dépendance aux mobilités vers Clermont. Gelles (hors territoire) affiche une hausse modérée, passant de 1 350 véh./j en moyenne sur 2012-2014 à 1 460 véh./j en 2020-2023 (+8 %). À l'inverse, Giat et Herment, situés plus à l'ouest, connaissent un recul : Giat passe de 1 059 véh./j sur 2008-2011 à 914 véh./j sur 2021-2023 (-14 %), et Herment de 1 353 véh./j en 2013 à 817 véh./j en 2022 (-40 %).
- La D82 se caractérise par une baisse importante du trafic routier : la plupart des tronçons affichent des fréquentations faibles (autour de 500-600 véh./j en 2020-2023, comme à Briffons ou Condat-en-Combrailles).
- La D987 reste faiblement chargée, avec moins de 800 véh./j en moyenne, y compris sur les points les plus fréquentés.

Ces constats font apparaître plusieurs tendances. D'abord, **le trafic reste soutenu sur les axes structurants**, en particulier la D941, ce qui impose de **maintenir un haut niveau de performance et de sécurité**. Ensuite, une baisse marquée est observée sur certains axes, comme la D2089, traduisant une évolution des usages et un report des flux vers d'autres itinéraires. Enfin, plusieurs routes conservent des volumes élevés, parfois même en hausse, confirmant **une dépendance quasi exclusive à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens**.

Cela soulève trois enjeux principaux :

- **Entretien du réseau routier** : prioriser les investissements sur les axes les plus sollicités pour maîtriser les coûts.
- **Aménagements ciblés** : moderniser les corridors structurants et sécuriser les dessertes locales en fonction des usages réels.
- **Développement d'alternatives** : rendre plus attractives les mobilités partagées, collectives et actives pour diversifier les modes de déplacement.



Un usage massif, thermique, et souvent solitaire de la voiture :

En 2025, sur Chavanon Combrailles et Volcans, **75 % des déplacements sont effectués en voiture individuelle par les répondants de l'enquête**, contre environ 63 % au niveau national en 2019 (Enquête Mobilité des Personnes, 2019). Cette place dominante de la voiture se traduit par **un autosolisme massif, avec un taux d'occupation moyen de seulement 1,18 personne par véhicule et 8 trajets sur 10 effectués seul**. Pour les déplacements domicile-travail, ce taux chute encore à **1,06 personne par véhicule**, confirmant que la voiture est utilisée quasi exclusivement à titre individuel. Ce recours systématique à la conduite en solo augmente mécaniquement le nombre total de kilomètres parcourus, **accentue la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, et contribue à la sollicitation continue du réseau routier**.

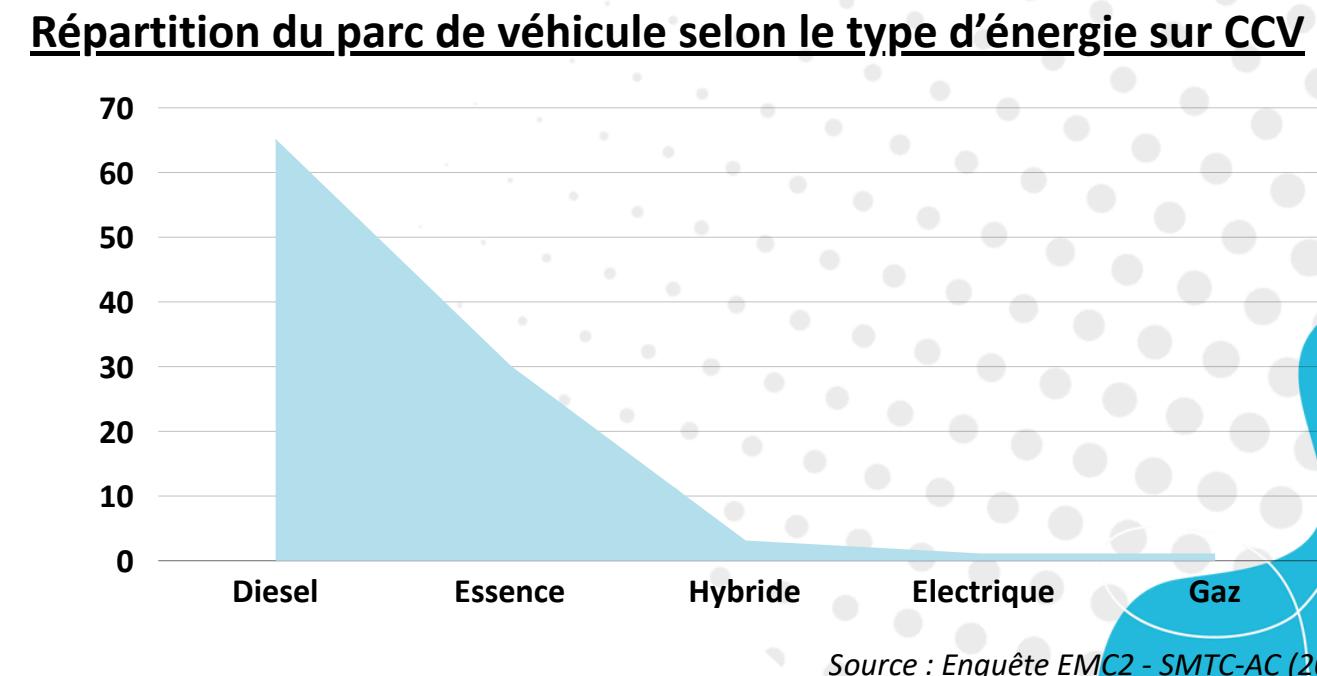
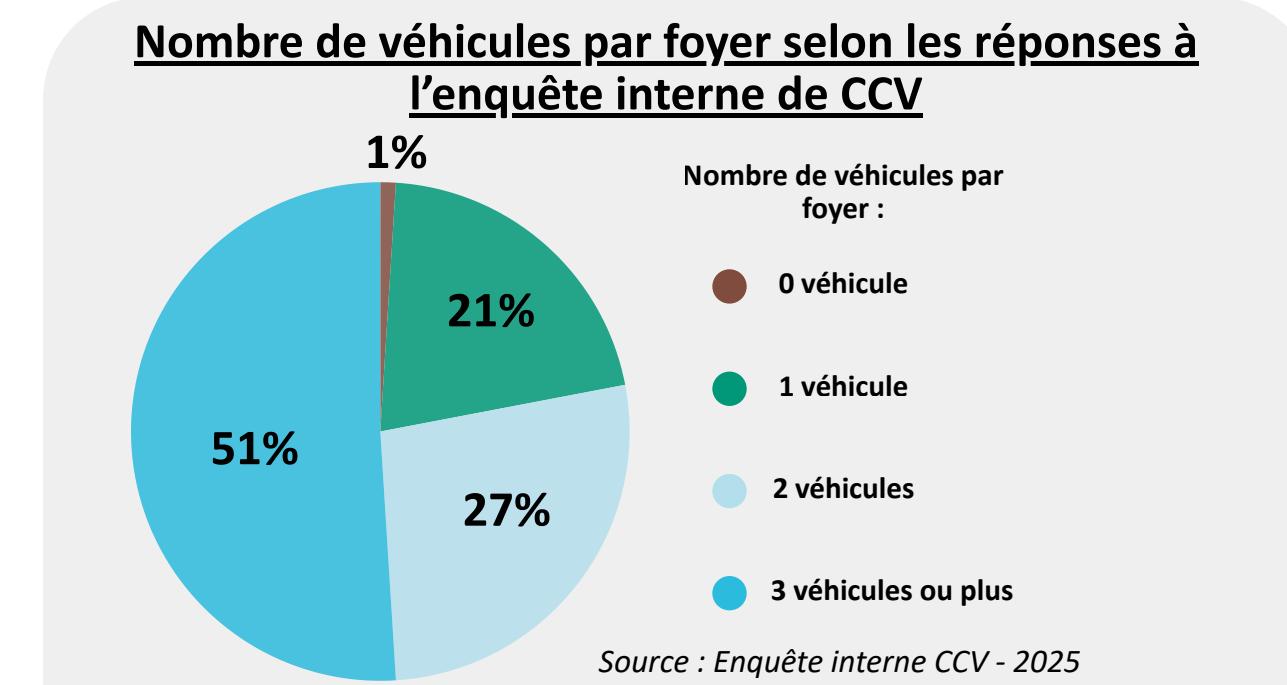
La structure du parc automobile reflète cette dépendance : **78 % des ménages possèdent au moins deux véhicules, dont 51 % en détiennent trois ou plus**, tandis que seulement 1 % n'en possède aucun. Dans un territoire vaste, peu dense et à l'offre de transport collectif limitée, disposer de plusieurs voitures par ménage n'est pas un choix de confort, mais une condition quasi indispensable pour assurer l'accès aux services, à l'emploi et aux loisirs. Cette surmotorisation entretient l'autosolisme, car elle **facilite et banalise l'usage individuel de la voiture** pour tout type de trajet, y compris les plus courts ou les plus réguliers.

Le parc reste très majoritairement thermique (65 % diesel, 30 % essence) et **vieillissant**, avec seulement 3 % d'hybrides, 1 % d'électriques et 1 % au gaz. Cette faible diversification est directement liée à la dépendance à l'automobile : **le pouvoir d'achat contraint, les distances importantes et le manque d'infrastructures adaptées freinent le renouvellement vers des véhicules plus sobres, rendant la transition énergétique difficile**.

Dans ce contexte, l'enjeu central pour le PdMS est de **limiter l'usage individuel de la voiture** là où des alternatives peuvent être mises en place, tout en préservant l'accessibilité des habitants. Cela implique de **renforcer les solutions de covoiturage et de services partagés**, de cibler les efforts d'aménagement sur les corridors les plus utilisés pour optimiser l'efficacité des déplacements, et de soutenir une transition énergétique adaptée aux réalités économiques et géographiques du territoire, en accompagnant les ménages dans l'évolution de leurs pratiques.

75 %
des répondants utilisent la voiture individuelle pour leurs déplacements

Source : Enquête mobilité CCV - 2025

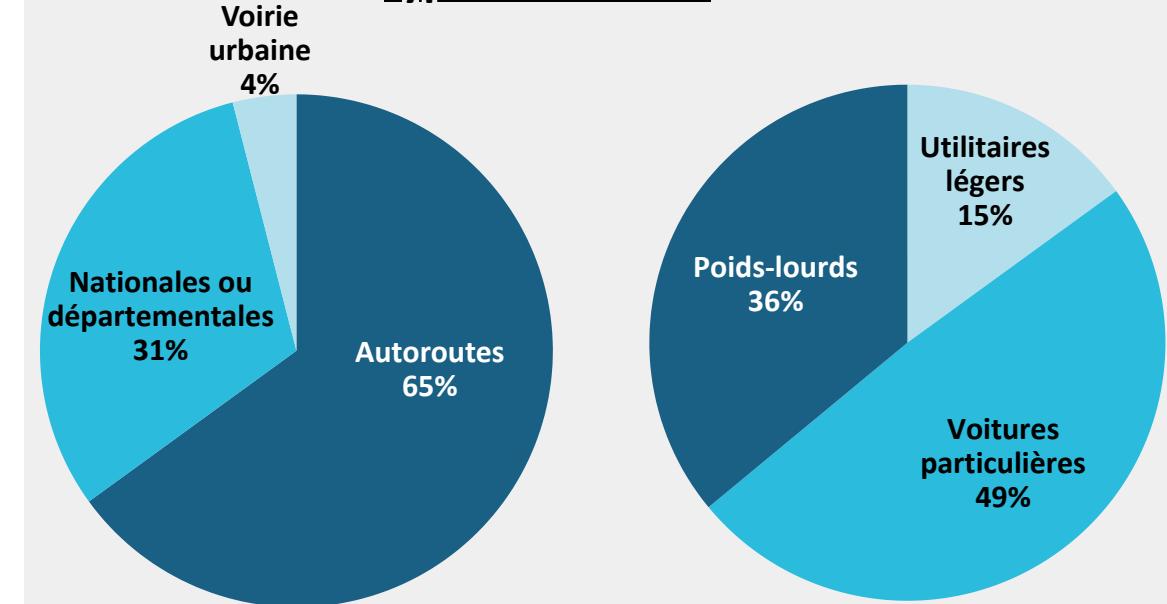


Mobilité individuelle et émissions de gaz à effet de serre :

En 2022, les mobilités sur le territoire ont généré environ 14 082 t éq. CO₂, dont 50 % proviennent des voitures particulières et 36 % des poids lourds, principalement liés au trafic de transit sur l'autoroute. **Les modes routiers motorisés individuels concentrent près de 98 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements**, contre seulement 2 % pour les modes collectifs. La présence de l'autoroute explique à elle seule près des deux tiers des émissions, traduisant une part importante d'impacts liés à des flux qui ne sont pas strictement locaux. Les routes nationales et départementales concentrent 31 % des émissions, tandis que la voirie urbaine ou de bourgs n'en représente que 4 %. **Les déplacements d'échanges représentent environ 5 % des trajets mais près de 20 % des émissions, principalement en raison de la distance de ces déplacements**, ce qui augmente les émissions moyennes par trajet. Cette donnée souligne aussi l'importance de penser les stratégies de mobilité à une échelle dépassant les seules frontières administratives, en lien avec les réseaux routiers et autoroutiers régionaux.

Selon l'enquête EMC², le territoire se situe **au deuxième rang des territoires qui émettent le plus de GES par personne**, situation liée à la longueur moyenne plus élevée des trajets et à la dépendance à la voiture, mode le plus émetteur. Globalement, **les émissions liées aux mobilités sur le territoire ont baissé de 14 % entre 2015 et 2022, avec un objectif de -30 % d'ici 2030**. Ce recul traduit un certain potentiel d'action, mais interroge sur les marges réelles de progression : une part importante des émissions provient d'axes et de flux sur lesquels la communauté de communes a peu de leviers directs. Les enjeux résident donc dans **la réduction de l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien, la promotion de solutions bas-carbone et la coordination avec les acteurs supra-territoriaux** pour mieux maîtriser les impacts des grands axes traversant le territoire.

Emission de GES, par type de route et par type de véhicule



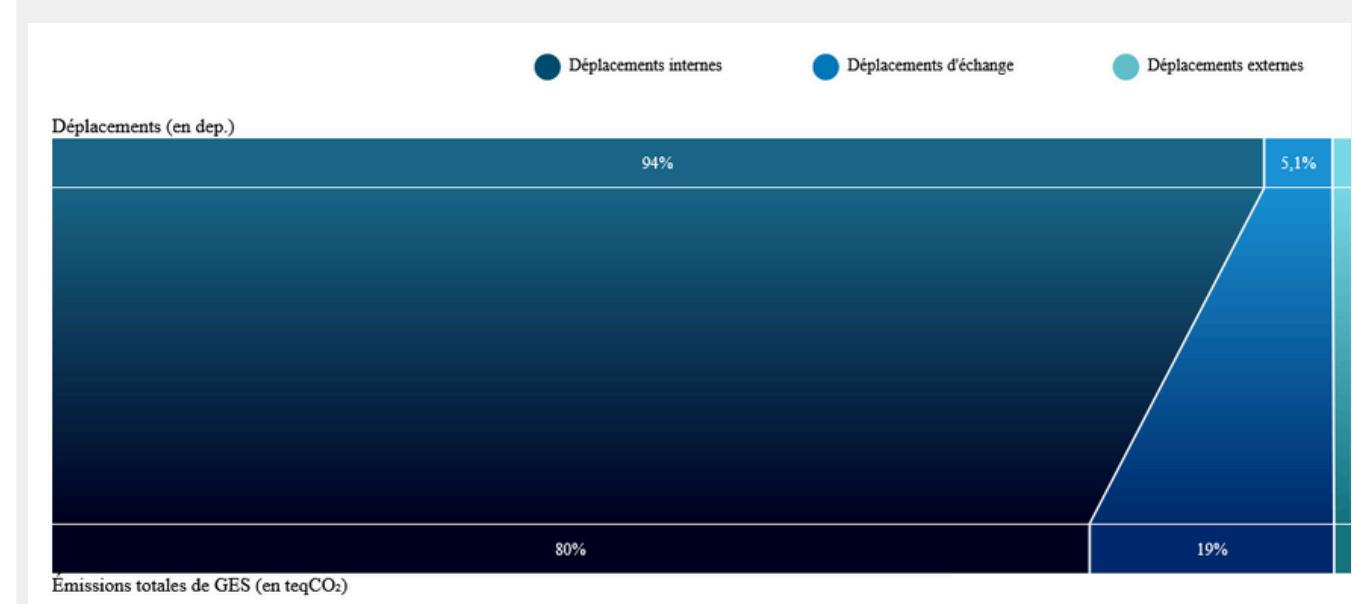
Source : ORCAE, 2023

Trajectoire territoriale émission de gaz à effet de serre



Source : Trajectoire territoriale, Climat Air Énergie - 2024

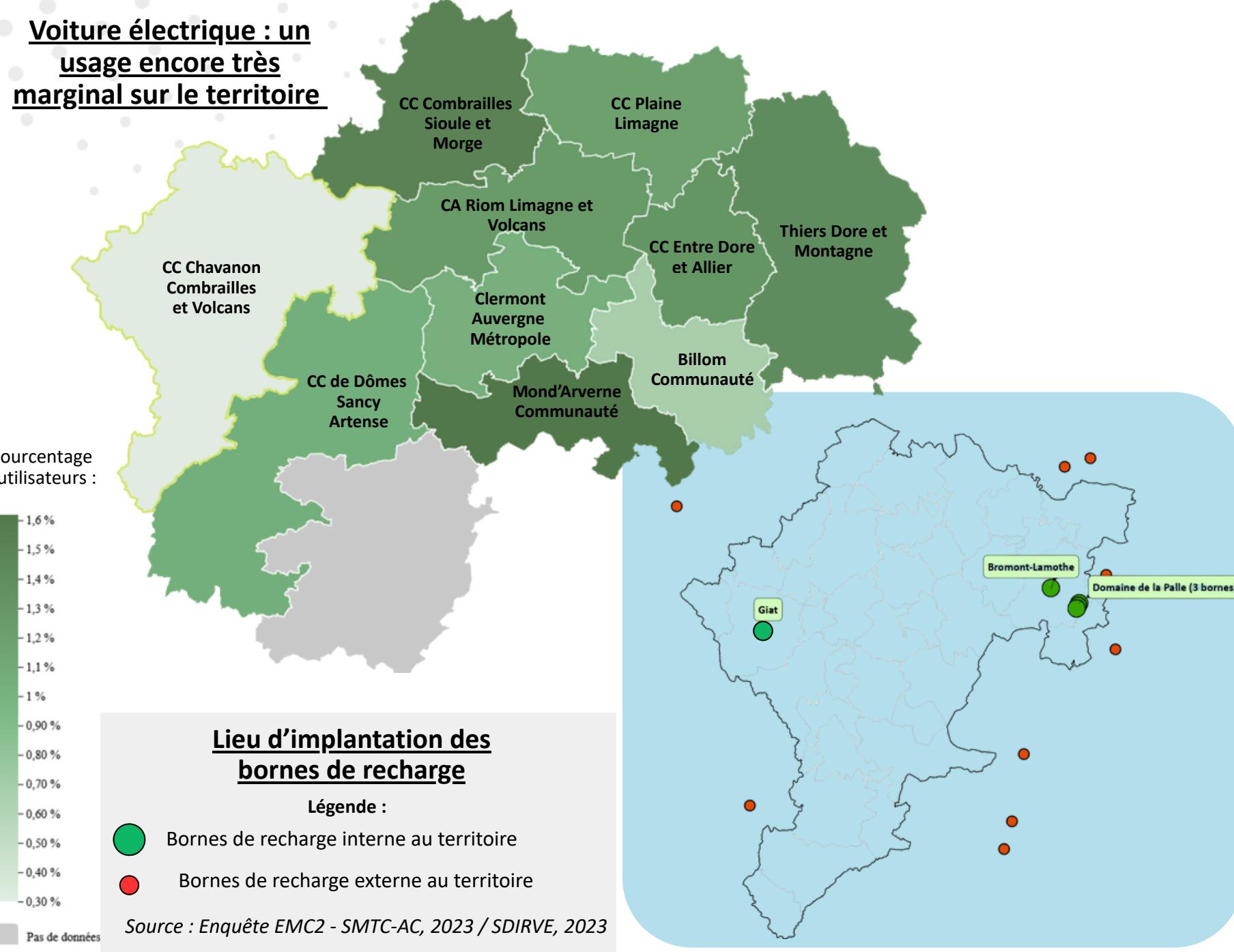
Emission totale de GES par type de déplacement :



Source : Enquête EMC2 - SMTC-AC (2023)

B. La mobilité électrique :

Mobilité individuelle et émissions de gaz à effet de serre :



Les cartes révèlent **un usage encore très marginal de la mobilité électrique sur le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans** : seuls 0,3 % des ménages, soit environ 30 foyers, possèdent aujourd’hui un véhicule électrique. Cette part extrêmement faible, se situe au niveau le plus bas observé à l’échelle départementale, où les territoires varient de 0,3 % à 1,6 %. Le réseau de recharge est tout aussi limité, avec seulement deux bornes publiques à Bromont-Lamothe et à Giat et trois bornes privées au Domaine de la Palle à Pontgibaud. Un maillage aussi **restreint peut réduire la capacité du territoire à accueillir un développement significatif de ce type de motorisation, mais aussi à accueillir des visiteurs qui roulent à l'électrique**.

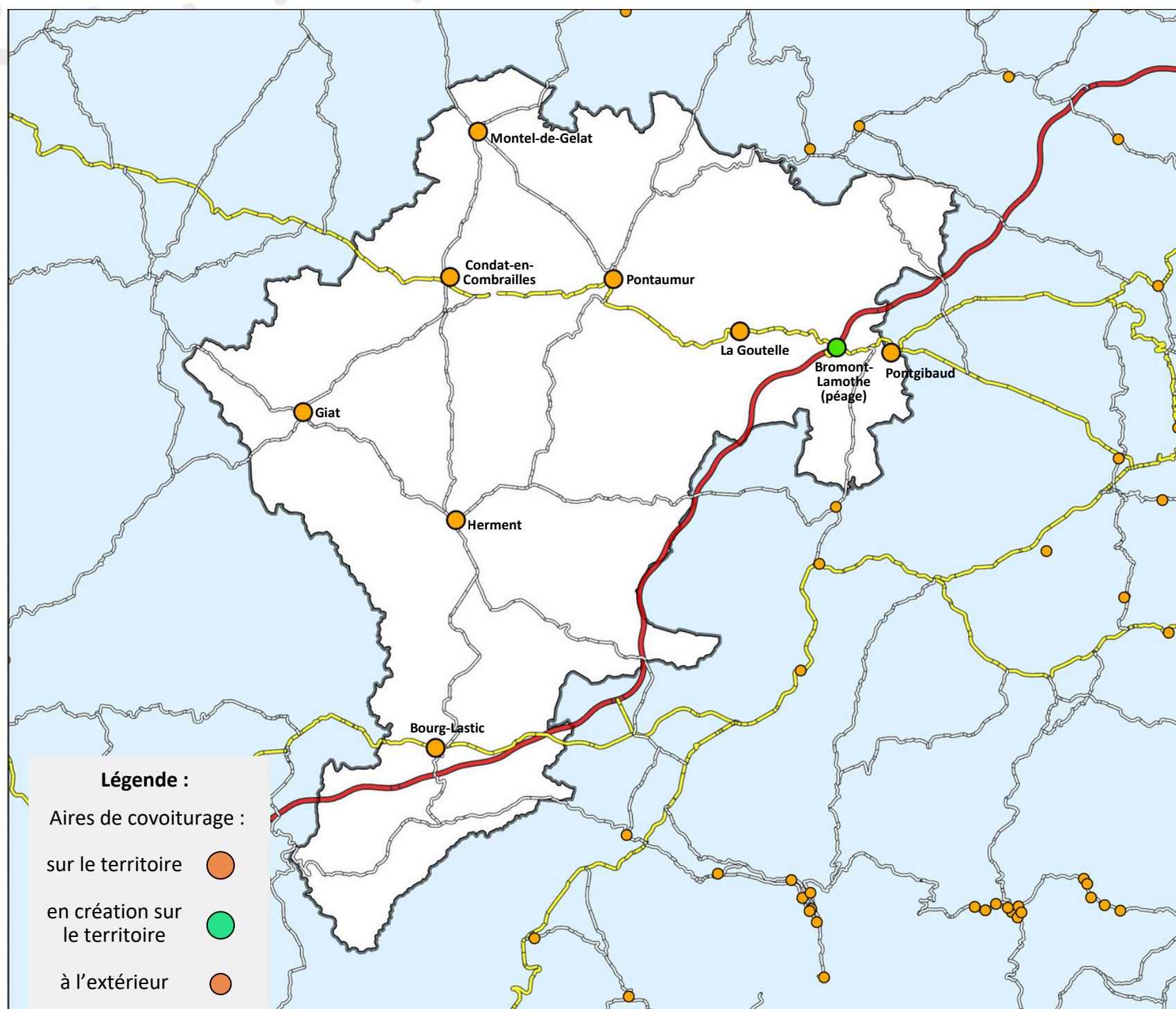
Les implantations de bornes répondent à des logiques précises, définies dans le Schéma Directeur Départemental des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques du Puy-de-Dôme (2023) : **proximité des centres-bourgs, connexion aux axes structurants, et desserte de sites touristiques ou de services**. La compétence d’implantation et de gestion des infrastructures de recharge **relève actuellement des communes, mais peut être transférée à l’Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** en cas de volonté locale. En récupérant cette compétence, CCV pourrait adopter une vision plus globale, en planifiant un maillage cohérent qui tienne compte à la fois des besoins quotidiens des habitants, et de la localisation des pôles de services. L’absence d’un réseau de recharge dense et la rareté des véhicules traduisent un retard d’adaptation, accentué par un accompagnement encore timide des collectivités ou des acteurs privés. Cette situation pourrait freiner l’essor de l’électromobilité à court terme et maintenir une dépendance forte aux carburants fossiles. Cependant, partir d’un niveau aussi bas offre paradoxalement **une marge de manœuvre intéressante** : le territoire dispose de **l’opportunité de planifier un maillage cohérent, pensé en fonction des besoins réels, des axes structurants et des pôles de services**, en s’appuyant sur les dynamiques régionales et nationales de soutien à la transition énergétique. Cette transition devra toutefois s’accompagner **d’un changement des mentalités**, qui pourra être encouragé par des actions de sensibilisation, des démarches pédagogiques et des phases d’expérimentation concrètes.

C. Le covoiturage



Un maillage d'aires de covoiturage cohérent, mais une utilisation à renforcer :

Répartition des aires de covoiturage



Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans compte aujourd'hui **huit aires de covoiturage en service et une neuvième en cours de création** à l'échangeur de Bromont-Lamothe, toutes intégrées au schéma départemental révisé en 2025. Depuis le diagnostic du covoiturage mené en 2023, le maillage a progressé, passant de 6 à 8 aires formelles, confirmant une dynamique de développement ces dernières années. Leur implantation suit **une logique de cohérence** : cinq sont situées le long de la D941, axe structurant au nord du territoire, une sur la N89, et plusieurs autres sur les axes nord-sud (D82 et D987), à proximité de nœuds routiers. Parmi elles, les aires de Pontgibaud et de Pontaumur figurent parmi les plus fréquentées, en raison de leur position stratégique sur les trajets pendulaires vers Clermont-Ferrand et Riom.

La révision 2025 du schéma départemental, pilotée par le Conseil départemental, s'accompagne de discussions engagées avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour optimiser la couverture et anticiper les besoins futurs. Elle prévoit également des équipements complémentaires (bornes de recharge, signalétique, aménagements de confort et de sécurité). Dans les enjeux d'aménagement, il est pertinent **de considérer ces aires comme de véritables espaces intermodaux, appelés à connecter le covoiturage à d'autres modes de transport et services de mobilité**, renforçant ainsi leur rôle dans la stratégie globale d'aménagement des mobilités rurales.

Cette dynamique répond directement aux constats établis en 2023 : **un usage encore limité mais un fort potentiel lié aux déplacements pendulaires vers Clermont-Ferrand, Riom ou Ussel**. Les nouvelles orientations visent à consolider le maillage existant, favoriser l'intermodalité et inscrire les aires de covoiturage dans une stratégie plus large de mobilité rurale. Il faut toutefois noter que le covoiturage qui transite par ces aires correspond bien souvent à des pratiques planifiées ou régulières entre particuliers, alors qu'en parallèle de nombreuses habitudes se structurent de façon informelle, notamment autour de parkings de commerces ou de points de regroupement sécurisés en bord de route.

Quelques chiffres sur le covoiturage sur Chavanon, Combrailles et Volcans (2024) :

Les données de l'Observatoire national du covoiturage montrent qu'en 2024, **la pratique reste encore faible sur le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans** par rapport à d'autres zones rurales comparables, avec 1 044 trajets enregistrés sur l'année. néanmoins, il faut noter qu'à l'échelle nationale, on estime **seulement 4 % du covoiturage total est formel ou déclaré**, c'est-à-dire qu'il transite par des applications dédiées, ce qui signifie que les données observées ne captent qu'une fraction des pratiques réelles.

Malgré ce faible volume global, la dynamique locale semble plutôt positive. A titre d'exemple la pratique sur l'application BlaBlaCar Daily a été multipliée par 4,5 depuis 2022, et 87 primo-conducteurs ainsi que 87 primo-passagers ont rejoint le service en 2024. Plus globalement, les trajets réalisés sont en moyenne de 41 km, mais seuls 5 % concernent des déplacements internes au territoire. **La pratique est donc essentiellement contrainte par les flux domicile-travail vers la métropole clermontoise** notamment, et concentrés aux heures de pointe du matin (6 h à 8 h) et du soir (16 h à 18 h).

La majorité des flux se concentre sur le nord-est du territoire, avec comme liaisons principales des trajets comme La Goutelle – Clermont-Ferrand ou Chapdes-Beaufort – Cébazat. Quelques trajets existent vers Bourg-Lastic, mais ailleurs, la pratique reste marginale. En 2024, le covoiturage a permis d'économiser 8 tonnes de CO₂, un résultat encore modeste au regard du potentiel de réduction des émissions sur les trajets pendulaires.

Ces constats montrent que **le covoiturage reste géographiquement limité et fonctionnellement centré sur quelques corridors domicile-travail**. Les enjeux sont donc de **tendre à élargir les usages à d'autres motifs** (loisirs, achats, accès aux services), de mieux mailler le territoire par des points de rencontre identifiés et **d'accompagner cette montée en puissance par une communication ciblée et des incitations adaptées**.

Les plateformes de covoiturage les plus utilisées localement :



Plateforme publique et gratuite de covoiturage du quotidien en Auvergne-Rhône-Alpes, portée par la Région, mettant en relation conducteurs et passagers pour des trajets réguliers ou ponctuels.

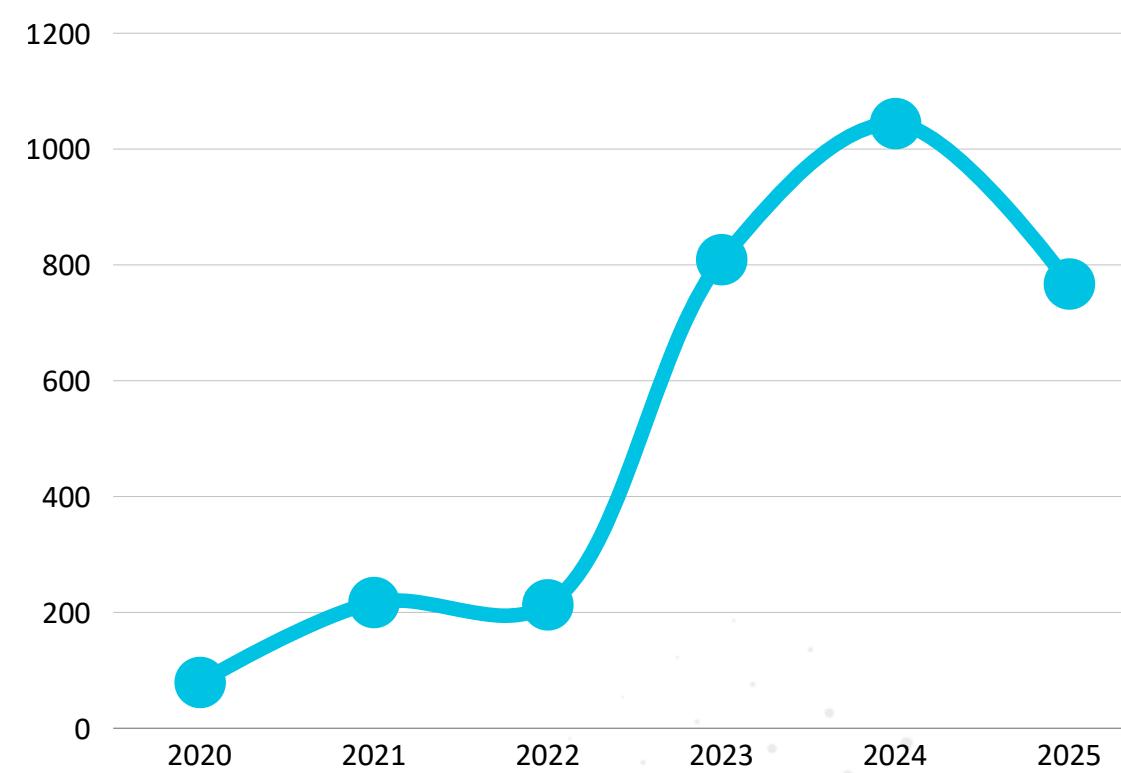


Application de covoiturage notamment pour le motif domicile-travail, utilisée par exemple par Michelin, avec des tarifs incitatifs pour conducteurs et passagers (Forfaits mobilités durables...)



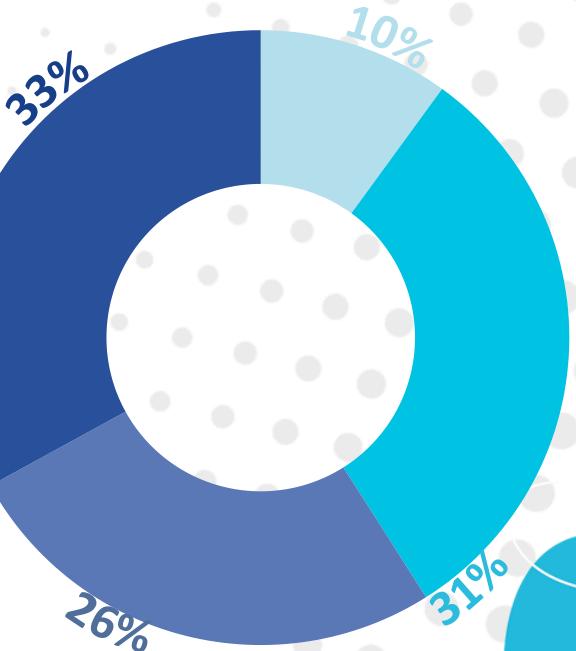
Application de covoiturage du quotidien de BlaBlaCar, adaptée aux trajets domicile-travail, avec réservation simple, suivi en temps réel et incitations financières dans certains territoires.

Évolution du nombre de trajet en covoiturage par an



Répartition des trajets en covoiturage par tranche de distance :

- 20km
- 20 à 30km
- 30 à 50km
- + 50km



Communiquer et sensibiliser

Etat actuel :

- Présence d'informations sur le site internet de la communauté de communes
- Communication basique sur les aires de covoiturage (localisation, accès)
- Promotion de la plateforme de covoiturage de la Région : Mov'Ici
- Participation annuelle au Challenge Mobilité



- Absence de campagnes locales régulières (presse, réseaux sociaux)
- Absence de ciblage par publics (actifs, scolaires, entreprises)
- Communication peu interactive, principalement descendante (infos → usagers)

Enjeux :

- Faire connaître la plateforme régionale et les aménagements existants.
- Incrire le covoiturage dans les habitudes quotidiennes
- Mettre en avant les bénéfices concrets : réduire les frais de carburant et l'usure du véhicule, favoriser le lien social entre habitants et limiter l'impact environnemental.
- Rendre le covoiturage possible et accessible pour tous

Voies d'action :

- Campagnes de sensibilisation avec mise à jour régulière du site internet
- Communication régulière sur les réseaux sociaux et dans la presse locale
- Promotion active des plateformes de covoiturages locales et des aires référencées
- Mise en avant d'expériences locales réussies pour inspirer et crédibiliser la pratique.
- Sensibilisation aux bénéfices économiques, sociaux et environnementaux via une présence sur des événements locaux.
- Incitation à participer au Challenge Mobilité pour renforcer la visibilité et l'engagement.

Animer

Etat actuel :

- Quelques animations ponctuelles avec Covoiturage Auvergne, sous forme de stands, lors d'événements (Foire de Giat)
- Organisation de rencontres entre personnes travaillant dans la même commune : "Je travaille à Pontgibaud"
- Participation en interne au Challenge Mobilité avec animation



- Pas de plan d'animation régulier, ni d'actions ciblées en entreprise ou dans les écoles du territoire
- Pas de suivi ou de mise en réseau active des inscrits.
- Pas de chargé de mission dédié à l'animation du covoiturage
- Des dispositifs d'aides aux entreprises

Enjeux :

- Lever les freins psychologiques en allant à la rencontre directe des habitants
- Fidéliser les pratiquants et encourager une utilisation régulière du covoiturage.
- S'appuyer sur des ambassadeurs locaux (usagers réguliers) pour promouvoir la pratique.
- Stimuler le bouche-à-oreille pour favoriser l'appropriation collective du covoiturage

Voies d'action :

- Organisation d'animations régulières sur marchés, foires et événements locaux.
- Mise en relation de covoitureurs potentiels au sein des entreprises
- Sensibilisation et accompagnement à l'élaboration des plans de mobilité employeur.
- Actions ciblées auprès des jeunes (ateliers, défis mobilité dans les établissements scolaires).
- Suivi individualisé des nouveaux inscrits pour faciliter leurs premiers trajets.
- Partenariats avec le SMTCA et mise en place de solutions lors d'événements spécifiques.
- Participation et valorisation du Challenge Mobilité pour renforcer la visibilité.
- Renforcement des moyens humains via le recrutement d'un chargé de mission dédié.

D. Accompagnement des publics fragiles via la Plateforme Mobilité

La Plateforme Mobilité 63 est une structure départementale qui accompagne les publics en difficulté vers une mobilité autonome, inclusive et durable grâce à des conseils, formations et solutions de déplacement adaptées.

4 missions :



Cotisation annuelle de CCV à la Plateforme Mobilité 63 :

150€

Nombre de personnes accompagnées sur CCV :

12 personnes en 2024

La Plateforme Mobilité 63 est un dispositif départemental visant à **accompagner les personnes rencontrant des difficultés de déplacement, qu'il s'agisse de freins matériels, financiers, ou liés à un manque de compétences pour se déplacer de manière autonome**. L'objectif est de leur permettre **d'accéder plus facilement à un emploi, à une formation, ou à des services essentiels**. L'entrée dans le dispositif se fait uniquement sur prescription par un partenaire habilité (Pôle Emploi, missions locales, assistantes sociales, structures d'insertion par l'activité économique, associations conventionnées...) afin de cibler les publics prioritaires et de s'assurer que l'accompagnement réponde à un besoin réel. La prescription constitue la première étape du parcours, garantissant une prise en charge coordonnée et en lien avec le suivi socio-professionnel déjà engagé.

Une fois orienté vers la Plateforme Mobilité, le bénéficiaire est pris en charge par un conseiller mobilité, interlocuteur unique tout au long du parcours. Ce dernier réalise un bilan de compétences mobilité pour analyser la situation et identifier les freins, puis élabore un plan d'action personnalisé. L'accompagnement peut prendre plusieurs formes : formations aux savoirs de base en mobilité (ateliers mobilité, vélo-école, formation au code ou à la conduite de deux-roues et de voitures), location de véhicules, aide au covoiturage et à l'autopartage, ou encore soutien administratif et technique pour l'acquisition, l'entretien et la réparation d'un véhicule, avec possibilité de micro-crédit. Cette approche individualisée permet à la fois de **lever les obstacles immédiats aux déplacements et de développer des compétences durables, renforçant ainsi l'autonomie du bénéficiaire**.

En 2024, la Plateforme Mobilité 63 a accompagné **12 bénéficiaires sur le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans**, dont 3 âgés de moins de 25 ans. Les bénéficiaires sont répartis sur 9 communes, avec une présence homogène sur le territoire. Le nombre total de bénéficiaires reste relativement faible, ce qui soulève la question de savoir si **l'ensemble des personnes en difficulté sur le territoire sont effectivement repérées et en mesure d'intégrer un parcours d'accompagnement**, notamment dans certaines zones où aucun suivi n'a encore été engagé.



Publics accompagnés principalement :

- Personnes sans emploi ou en parcours d'insertion professionnelle
- Jeunes
- Populations avec de faibles niveaux de revenus
- Personnes en difficultés d'apprentissage
- Personnes géographiquement isolées
- Séniors en situation de dépendance pour se déplacer
- Bénéficiaires de la protection internationale et nouveaux arrivants.
- Personnes placées sous-main de justice
- Personnes en situation de handicap

E. "Tous Mobiles" : le transport d'utilité sociale

Un dispositif solidaire bien ancré

Depuis quand ?

→ Lancé en 2022 sur Chavanon, Combrailles et Volcans, en tant que territoire d'expérimentation du dispositif

Pour qui ?

→ Personnes en difficulté de mobilité, habitant sur le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans.

Pour quoi ?

→ Permettre à tous de se déplacer librement pour se soigner, faire des démarches administratives et se rendre dans les commerces du territoire, maintenir du lien social

Quelques chiffres clés de 2024 :

1500 demandes de trajets reçues...

...pour 1 421 trajets réalisés (x300 par rapport à 2023)

60% des bénéficiaires sont des retraités

50% des trajets pour des RDV médicaux

C'est quoi le réseau solidaire ?
Le réseau solidaire est un projet visant à expérimenter un service d'utilité sociale basé sur le covoiturage et l'entre-aide afin de trouver une solution de déplacement pour toutes les personnes empêchées de se déplacer.

Pour qui ?
Le réseau solidaire est destiné à toutes les personnes qui :

- Sont empêchées de mobilité,
- Habitent l'une des 36 communes de l'EPCI Chavanon Combrailles et Volcans,
- Ont plus de 18 ans,
- Ne relèvent pas d'un état de santé nécessitant une surveillance particulière

Où ?
Le lieu de départ et/ou d'arrivée des déplacements doit obligatoirement être localisé sur le territoire de la Communauté de communes. Le trajet ne doit pas dépasser les 70 kms aller.

Devenez conducteur ou covoitureur bénévole

*Vous vous déplacez régulièrement sur le territoire et vous êtes prêt à covoiturer ?
Rejoignez le réseau solidaire en devenant covoitureur bénévole.
Vous souhaitez consacrer du temps à des actions de solidarité pour aider des habitants de votre territoire ?
Rejoignez le réseau solidaire en devenant conducteur bénévole.*



COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

7 € **Participation / indemnisation**
Participation financière avant le trajet pour les bénéficiaires (par chèque, espèce ou virement) Remboursement par virement mensuel pour les bénévoles en fonction des trajets réalisés.

6  **Réalisation du trajet**
A la fin du déplacement, le conducteur bénévole nous confirme par SMS que le trajet s'est déroulé correctement.

5  **Confirmation du trajet** au bénéficiaire et au bénévole par un appel téléphonique ou par SMS pour préciser les modalités de déplacement.

4  **Recherche d'un copilote par le service**

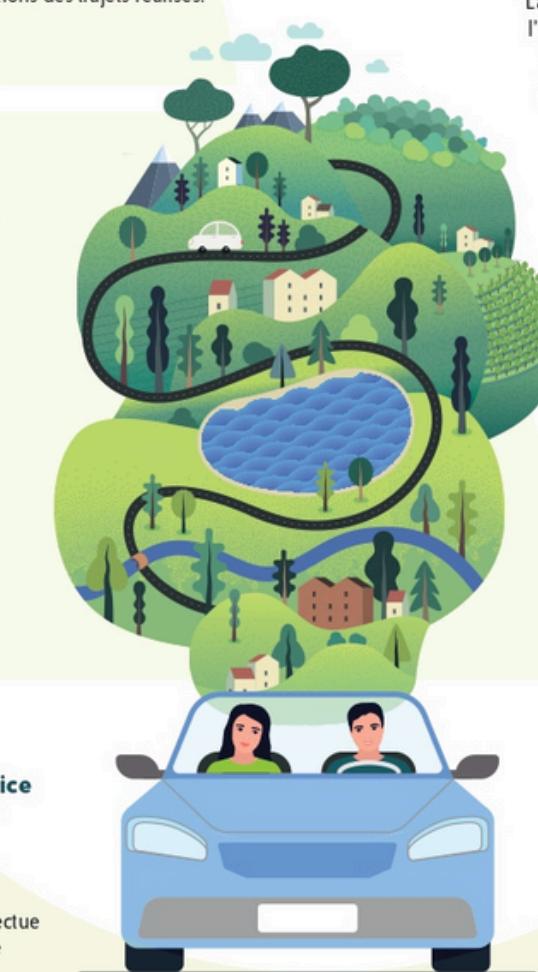
1. Recherche parmi les offres de transports déjà existantes
2. Recherche d'un covoitureur bénévole qui effectue déjà le trajet
3. Recherche d'un conducteur bénévole qui effectue le trajet spécifiquement pour le bénéficiaire par solidarité
4. Recherche d'un conducteur professionnel si le trajet est garanti (liste des trajets garantis p.5)

3  **7 jours avant la date du trajet.**
Une fois inscrit au service, le bénéficiaire peut effectuer une demande de trajet auprès de la centrale d'appels du service. Cette demande devra être faite

1  **Demande d'inscription bénéficiaire**
Pour s'inscrire le bénéficiaire doit d'abord remplir une **fiche d'inscription** en ligne ou en papier. La fiche au format papier sera à remettre dans l'un des espaces France Services du territoire.

2  **Demande d'adhésion bénévole**
La démarche est la même pour le bénévole qui doit remplir la **fiche d'adhésion**.

Entretien avec le référent du service
Individuel pour les bénéficiaires ; possiblement collectif pour les bénévoles. L'objectif est d'identifier les besoins/motivations de la personne et de finaliser son inscription/adhésion.



Un service précieux mais vulnérable

Forces & efficacité du service



Un service adapté à un besoin réel

- Forte progression de l'usage** entre 2023 et 2024 : +268 % de demandes et +311 % de trajets réalisés
- Seulement 17 trajets refusés sur plus de 1 400 réalisés en 2024, signe d'une réponse adaptée aux besoins.

Points de vigilance & risques



Un réseau de bénévoles sous tension

- Capacité bénévole sous tension : **41 inscrits mais seulement 25 actifs en 2024**, réalisant en moyenne 53 trajets et 1 227 km par an (pour un total de 1 320 trajets et 30 682 km). Rotation et fatigue accrues par des trajets longs et fréquents, notamment vers Clermont-Ferrand (16 % des déplacements), avec un risque de saturation du service.
- Une vulnérabilité accrue à l'ouest, au centre et au sud du territoire** : déficit de bénévoles dans ces communes où la proportion de seniors est plus élevée et les besoins en déplacements contraints sont en hausse.

Facteurs de réussite & leviers d'action



- 1 Fidéliser les bénévoles par des actions de reconnaissance déjà amorcées (paniers locaux, repas conviviaux, formations...)

- 3 Renforcer le recrutement de bénévoles par des actions de sensibilisation lors d'événements locaux, notamment dans les communes en tension

- 5 Diversifier les financements et adapter progressivement la participation des bénéficiaires pour couvrir davantage des frais réels.

Une coordination efficace

- Couverture homogène du territoire** : service porté par la Plateforme Mobilité, présent dans toutes les parties du territoire.
- Priorisation des bénéficiaires suivis** : toute personne accompagnée par la plateforme est traitée en priorité dans l'affectation des trajets.
- Sécurisation des trajets essentiels** : certains déplacements dits "garantis" sont systématiquement assurés, via l'association d'insertion professionnelle Laser Emploi, basée à Rochefort-Montagne.

Des retours positifs pour les pratiquants

- Service **reconnu et indispensable** pour l'accès aux commerces et services du territoire
- Maintien du **lien social, autonomie et bien-être** des bénéficiaires.
- Renforcement de la solidarité locale et de l'engagement citoyen.

Un système économique dépendant

- La participation des bénéficiaires (0,22 €/km) couvre seulement une partie du dédommagement aux bénévoles** et ne financent pas les autres charges existentielles au dispositif.
- Le budget de l'association est conséquent, supérieur à 10 000 € par an. Il comprend principalement les dédommagements versés aux bénévoles, ainsi que les temps de formation et de rencontres. À ce montant s'ajoutent les salaires de la coordinatrice et du chargé de mission.
- L'équilibre budgétaire dépend des financements publics**, dont la pérennité conditionne le maintien du service.

- 2 Mutualiser les trajets proches géographiquement pour limiter les kilomètres parcourus grâce au futur logiciel de gestion.

- 4 Développer la coopération avec le SMTC-AC pour réduire les déplacements dans Clermont-Ferrand via des solutions intermodales.

- 6 Prioriser certains besoins jugés essentiels pour éviter d'essouffler les bénévoles, notamment en revoyant le droit d'accès au service.

F. Deux dispositifs d'expérimentation sur CCV

L'autopartage :

Une station à implanter à Pontaumur

Logique d'implantation de la station d'autopartage



Dans le cadre du projet « Les mobilités fédérées », la Plateforme Mobilité 63 déploie **une expérimentation d'autopartage électrique** sur trois territoires, dont celui de Chavanon Combrailles et Volcans. Une Renault Zoé (52 kW) sera mise à disposition des habitants, avec la possibilité de réserver le véhicule pour une durée allant de 1 heure à 24 heures. La recharge complète sur borne 7 kW nécessite environ 6 à 7 heures. **Une tarification adaptée aux publics fragiles est prévue afin de favoriser l'accessibilité au service.**

Enjeux et objectifs

- Réduire la dépendance aux carburants** : offrir une solution alternative à la possession d'un second véhicule thermique et faciliter l'accès à un moyen de transport pour les habitants non motorisés ou disposant de ressources limitées.
- Encourager la mobilité durable** : promouvoir l'usage d'un véhicule électrique dans les déplacements quotidiens, et sensibiliser les habitants aux bénéfices environnementaux et économiques.
- Faire en sorte que cette expérimentation permette **d'évaluer le potentiel d'un futur développement de l'autopartage ou de la recharge électrique dans les communes.**

Logique d'implantation

Le site d'implantation choisi, en bordure de la D984, se situe à l'avant de la halle des sports de Pontaumur. Cet emplacement, **très visuel, forme un petit pôle intermodal** :

- Proximité immédiate d'un arrêt de bus où passe la ligne P53 entre Giat et Clermont-Ferrand, le parking de covoiturage et d'arceaux à vélo, pour faciliter les correspondances entre modes.
- Accès direct au bourg et à ses commerces, garantissant à la fois visibilité et praticité.
- Espace dédié permettant de préserver la fluidité du stationnement tout en sécurisant le véhicule.

Enjeux d'utilisation et optimisation

Pour maximiser l'efficacité du service, il sera nécessaire d'assurer **une communication et une sensibilisation claire et continue**, d'accompagner les nouveaux usagers dans la prise en main de la plateforme de réservation, et de suivre régulièrement les usages pour adapter le service si nécessaire. Le succès de l'expérimentation reposera également sur **la capacité à intégrer l'autopartage dans les habitudes de déplacement locales**, notamment via la connexion avec d'autres moyens ou services de transports à l'échelle locale.

La location solidaire

2 véhicules sur le site de Pontgibaud :



1 scooter électrique



1 voiturette électrique sans permis

Nom du programme :

En Roues Libres
LA LOCATION SOLIDAIRE



Le service de location solidaire constitue **un levier important pour l'inclusion sociale et professionnelle**, en offrant une solution de mobilité à des publics qui n'ont pas ou plus accès à un véhicule personnel, notamment les jeunes en formation ou en début de parcours professionnel. Il contribue à **réduire les freins à l'emploi et à la formation**, tout en répondant à des besoins ponctuels de déplacement en zone rurale.

Néanmoins, pour que cette expérimentation soit un franc succès elle est conditionnée par divers éléments :

- **Mobilisation et visibilité** : le repérage des publics potentiels reste encore limité à ce stade, ce qui réduit l'impact global du service. Un renforcement de la communication et une orientation plus systématique par les relais locaux (structures d'insertion, acteurs économiques, collectivités) permettraient d'élargir l'accès au dispositif.
- **Utilisation régulière** : la fréquence d'usage conditionne à la fois l'efficacité sociale, l'équilibre économique et la durabilité technique des véhicules. Un véhicule peu utilisé représente un investissement peu rentable, perd de sa pertinence et peut se dégrader plus vite qu'en usage régulier.
- **Ancrage territorial** : implanté à Pontgibaud, le service reste difficilement accessible pour certains habitants éloignés, notamment dans le secteur sud autour de Bourg-Lastic. Cela limite l'appropriation et l'assimilation du service, avec en plus des difficultés concrètes à se rendre à Pontgibaud pour récupérer le véhicule lorsque l'on est déjà empêché de mobilité.
- **Lien avec l'insertion socio-professionnelle** : la durée d'utilisation étant limitée à trois mois, il est essentiel de l'associer à un accompagnement vers une solution durable (permis, achat ou prêt de véhicule). Sans cette continuité, le service risque de ne pas produire d'effet concret sur l'insertion.

Pour qui ?	Public en insertion professionnelle, accompagné par la PFM63
Pour quoi ?	Accéder à un emploi ou à une formation
Comment y accéder ?	Orientation par un conseiller en insertion socio-professionnelle (Mission Locale, France Travail, Maison des
Quel périmètre ?	Rayon de 50 km autour de Pontgibaud
Combien de temps ?	Minimum 15 jours, maximum 1 mois, renouvelable jusqu'à 90 jours par an (location minimale de 2 semaines)
Comment ?	Audit de conduite au moins 1 mois en amont
Qui gère la location ?	La communauté de communes, en interne



G. Les mobilités collectives :

Les lignes de bus Cars Région :

5 lignes structurantes qui traversent le territoire :

3 lignes structurantes Ouest-Est :

- P53 : Giat - Clermont-Ferrand
- P46 : Ussel- Le Mont-Dore-Clermont-Ferrand
- P52 Ussel-Clermont-Ferrand

Une ligne de bus qui remplace une portion ferrée:

- X51 : Saint-Gervais-d'Auvergne-Les Ancizes-Comps-Gare de Volvic-Pontgibaud

Une ligne de bus externe traversant le territoire :

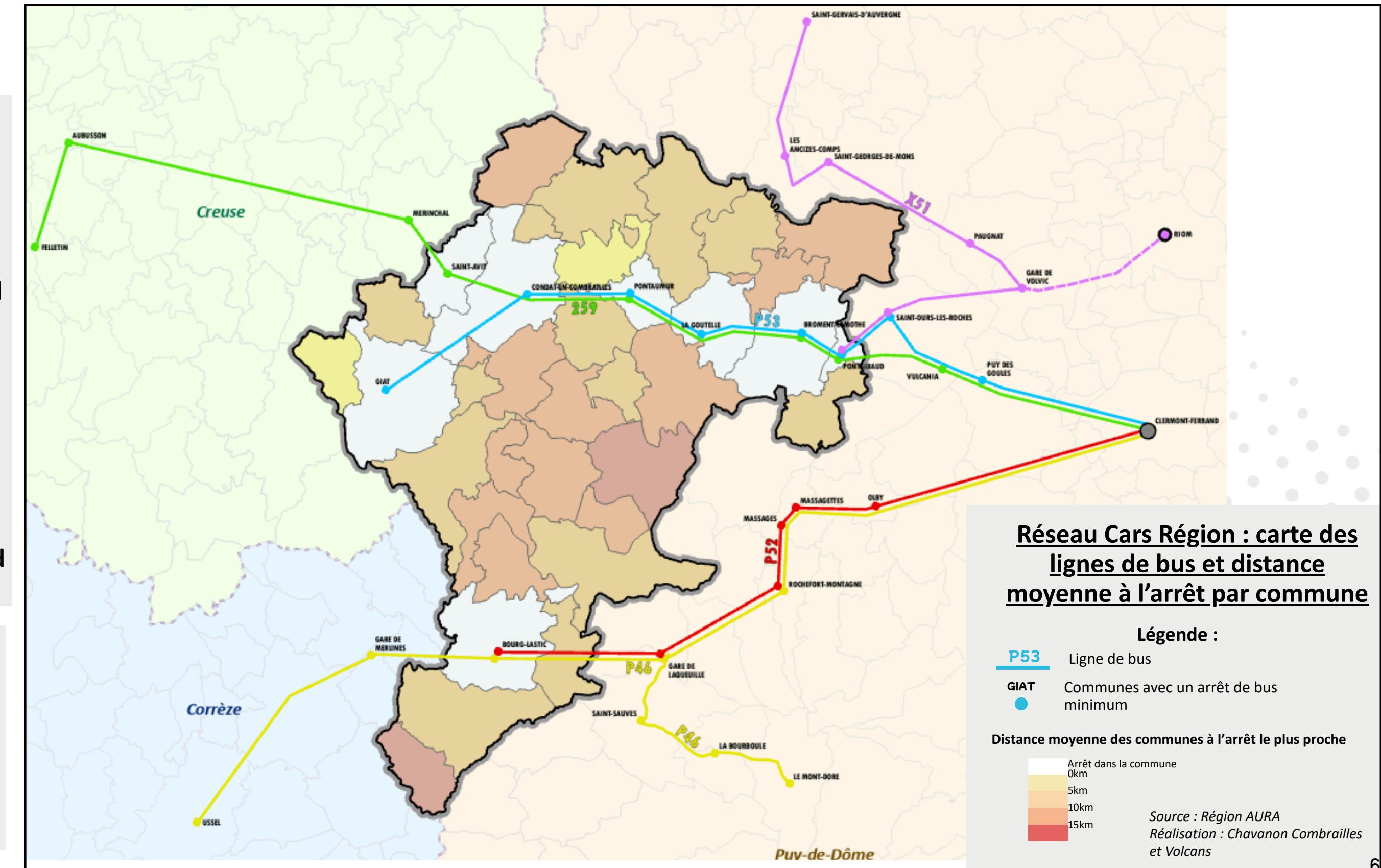
- 259 : Felletin - Aubusson - Clermont-Ferrand

Tarifs

Trajet unique : 3€30

Carnet de 10 trajets : 27€

Abonnement mensuel : 48€50



Ligne P53 - Giat-Pontaumur-Pontgibaud-Clermont-Ferrand

Desserte sur le territoire Chavanon Combrailles et Volcans :

Arrêts desservis :

- GIAT, CONDAT-EN-COMBRAILLE, PONTAUMUR, LA GOUTELLE, BROMONT-LAMOTHE, PONTGIBAUD.
- → Dessert le nord du territoire et assure des liaisons vers Aubusson et surtout vers Clermont-Ferrand.



Fréquentations (2023-2024)

- 21 182 trajets annuels (+18,7 % par rapport à 2021-2022)
- Forte baisse des scolaires internes (815 → 95), possiblement liée à un changement d'organisation des établissements, des habitudes de déplacement, ou à une meilleure desserte de la ligne.
- Forte progression des trajets uniques (2 928 en 2021-2022 → 5 814 en 2023-2024)
- Abonnements mensuels tout public : 2 642, dont environ 70 abonnés annuels résidant sur le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans (soit la moitié du total)



Leviers d'amélioration

- Étendre l'offre à l'été et au week-end pour favoriser l'accès aux sites de pleine nature et aux destinations touristiques.
- Développer des correspondances internes depuis les communes isolées vers les arrêts P53.
- Renforcer la communication sur les horaires, les possibilités de déplacement et la souplesse d'usage pour les non scolaires.



Horaires et fréquence :

Sens Giat / Pontaumur → Clermont-Ferrand

- 2 départs en heures de pointe : 06h20 (Pontaumur) et 06h42 (Giat, via Pontaumur) → arrivée à Clermont entre 07h22 et 08h17.
- 1 départ en milieu/fin de journée : 11h00 et 16h35 depuis Pontaumur.
- → Couvre les déplacements scolaires et professionnels, mais aussi des trajets à la demi-journée.

Sens Clermont-Ferrand → Giat / Pontaumur

- En soirée, retours aux heures de pointe avec un trajet complet jusqu'à Giat (arrivée 19h00) et un autre limité à Pontaumur (arrivée 19h28).
- Retours intermédiaires comprenant un service en contre-pointe le matin (arrivée 09h03 à Pontgibaud et 09h27 à Pontaumur) ainsi qu'un retour en milieu de journée vers 13h30.

→ Augmentation de l'offre le samedi toute l'année, avec volonté affichée de l'étendre au dimanche.

→ En été, suppression d'un aller-retour aux heures de pointe.

→ Globalement, la desserte permet d'assurer un service pendulaire à la journée ou à la demi-journée pour divers motifs (travail, études, rendez-vous, loisirs).

→ Amplitude horaire assez large, avec dernier retour à 18h30.

→ Création d'un nouvel arrêt à vocation touristique au parking du Puy de Goules, renforçant l'accessibilité au site.



Habitante de Pontaumur et externe, je peux me rendre au lycée de Chamalières tous les jours pour étudier en moins de 50 minutes, avec un départ à 6h20 ou 7h06 et un retour le soir à 18h30 ou 19h30.

Je peux me rendre à Clermont-Ferrand (gare routière) pour la journée (départ à 6h42 ou 7h38) ou la demi-journée (départ à 11h20) depuis Pontgibaud en moins de 40 minutes.



Ligne P46 - Ussel → Clermont-Ferrand (via Bourg-Lastic)



Desserte sur le territoire Chavanon Combrailles et Volcans :

Arrêts desservis :

- BOURG-LASTIC (Place de la Poste)
- ST-JULIEN-PUY-LAVEZE (Gare de Laqueuille – hors territoire, mais proximité avec Briffons et Saint-Sulpice)



Fréquentation (2023-2024)

- Nombre de trajets enregistrés sur la ligne : 42 227
- La majorité des trajets ne proviennent pas d'usagers du territoire CCV, car la ligne traverse d'autres territoires (Corrèze, Dômes Sancy Artense).
- Faible attraction de cette ligne sur le territoire : quelques communes du sud autour de Bourg-Lastic communes du sud : seulement 2 abonnés annuels domiciliés sur CCV.
- Baisse significative des abonnements mensuels tout public (depuis 2022-2023) → signe d'une baisse des trajets domicile-travail et scolaires réguliers.



Leviers d'amélioration :

- Développer des solutions de rabattement depuis le cœur du territoire vers Bourg-Lastic (navettes locales, mobilités douces, covoiturage, parkings relais).
- Faire de Bourg-Lastic un nœud secondaire de mobilité via une coordination intercommunale renforcée.
- Mener une communication ciblée pour encourager aussi bien les usages pendulaires que les déplacements quotidiens ponctuels.



Horaires et fréquence :

Sens Bourg-Lastic → Clermont-Ferrand (gare SNCF)

- Entre 6 et 8 allers par jour, entre 6h et 21h40, toute l'année
- Arrivée possible le matin soit à 7h25 (très tôt), soit à 10h10 (trop tard pour la plupart des pendulaires), ce qui limite la souplesse pour les trajets domicile-travail.
- Durée du trajet : ~1h10, équivalent à la voiture.

Sens Clermont-Ferrand (gare SNCF) → Bourg-Lastic

- Entre 4 et 5 retours par jour, entre 9h et 19h, toute l'année
- Dernier départ à 17h45, convenant aux trajets pendulaires mais limitant les retours en soirée

Sens Bourg-Lastic → Ussel

- Entre 4 à 5 allers par jour, de 9h à 19h : peu adapté aux pendulaires, mais bien répartis sur la journée.
- Trajet ~30 min, équivalent voiture.

Sens Ussel → Bourg-Lastic

- Entre 6 et 8 retours par jour, premier à 6h, dernier à 21h40 : desserte bien étalée sur toute la journée.

→ **Hausse nette de l'offre par rapport à 2023-2024 (passage de 4-6 A/R à 7-8 A/R selon les jours).**

→ **Liaisons assez rapides vers pôles les structurants**

→ **Fréquence couvrant l'ensemble de la journée, adaptés à divers usages (travail, rendez-vous médicaux, loisirs...)**

→ **Amplitude horaire large**



Si j'habite à Bourg-Lastic, je peux être à la gare SNCF de Clermont-Ferrand en 1h15, avec un bus toutes les 2-3 heures, 8 fois en semaine et 6 fois le week-end. Et pour aller à Ussel, c'est 30 minutes de trajet, avec 5 bus dans la journée entre 9h et 19h.

Ligne P52 - Bourg-Lastic → Clermont-Ferrand

Desserte sur le territoire Chavanon Combrailles et Volcans :

Arrêts desservis :

- BOURG-LASTIC (Place de la Poste)
- ROCHEFORT-MONTAGNE - hors territoire, mais proximité avec Tortebesse ou Prondines par exemple



Fréquentation (2023-2024)

- 1 779 trajets annuels, en forte baisse de 36 % par rapport aux 2 789 trajets de 2021-2022, signe d'un recul marqué de l'attractivité.
- Effondrement des abonnements mensuels tout public (1 018 → 168, soit -83 % depuis 2021-2022), montrant que la ligne est désormais utilisée quasi exclusivement par un public scolaire restreint.
- Seulement 2 abonnés issus de la communauté de communes, ce qui souligne une appropriation locale extrêmement faible et pose la question de la pertinence du service à cette échelle



Leviers d'amélioration :

- Renforcer la complémentarité avec la P46, et assurer une communication globale pour pas que les deux lignes fassent doublon
- Ajouter un ou deux arrêts supplémentaires (par ex. Herment) pour capter des usagers plus au cœur du territoire et élargir le bassin de fréquentation.
- Ouverture de cette ligne l'été pour proposer un service supplémentaire qui répond à un besoin (tourisme, visites familiales, santé...)
- En cas de baisse persistante (-36 % en deux ans), la ligne pourrait être repensée, fusionnée avec la P46 ou remplacée par un service plus adapté.



Horaires et fréquence :

Sens Bourg-Lastic → Clermont-Ferrand (gare routière)

- Un seul départ vers Clermont-Ferrand : départ à 6h30, arrivée à 7h30. Horaire assez tôt, mais qui peut-être adapté aux déplacements domicile-travail et domicile-études.
- Service toute l'année
- Trajet direct d'environ 1h, plus rapide que la P46 et compétitif avec la voiture.

Sens Clermont-Ferrand (gare routière) → Bourg-Lastic

- Un seul retour depuis Clermont-Ferrand : départ à 17h30, arrivée à 18h43. Cet horaire correspond aux fins de journée de travail, mais l'absence de retours plus tard limite les possibilités pour les usagers ayant des horaires décalés ou des activités en soirée.
- Pas de desserte le week-end

→ Service très limité avec un unique aller-retour quotidien, ce qui restreint fortement la souplesse d'usage.

Fréquence et offre stable, pas d'évolution

→ Horaires adaptés aux déplacements pendulaires classiques (travail, études), mais peu compatibles avec les besoins administratifs, médicaux ou de loisirs.

→ Absence totale de retours tardifs, ce qui freine les usages en soirée et réduit l'attractivité pour les actifs aux horaires décalés.

→ Pas de desserte le week-end ni en été, ce qui exclut les usages touristiques et une partie des déplacements occasionnels.

Cette ligne peut-être perçue comme une offre complémentaire à la ligne P46



Depuis Bourg-Lastic, je peux être à la gare routière de Clermont-Ferrand vers 7h30 avec un départ à 6h30. Le soir en partant à 17h30 de la gare SNCF, je suis rentré à Bourg-Lastic avant 18h30. Je peux aussi utiliser la P46 pour un retour plus tardif.

Ligne X51 - Ussel → Pontgibaud - Volvic

Desserte sur le territoire Chavanon Combrailles et Volcans :



Arrêts desservis :

- PONTGIBAUD (Place de la République)

Fréquentation (2024)

- En 2024, la ligne X51 a enregistré 5 767 trajets, contre 6 292 en 2023, soit une baisse d'environ 8 %.

Cette diminution s'accompagne d'un passage progressif à des véhicules plus petits (minibus de 9 places) et d'un faible taux de remplissage, accentués par la concurrence de lignes plus rapides et directes comme la P53.



Leviors d'amélioration :

- Ajouter des horaires ciblés pour compléter l'offre existante, en coordination avec la ligne P53 pour éviter la concurrence et optimiser la desserte.
- Renforcer la lisibilité et la promotion de la correspondance avec le TER pour en faciliter l'usage.
- Étudier la possibilité de prolonger la ligne au-delà de Volvic vers Riom, sous-préfecture et bassin de vie important pour une partie des habitants.
- Évaluer la pertinence d'une refonte, mutualisation avec une autre ligne ou remplacement par un service plus adapté si la fréquentation continue de baisser.



Horaires et fréquence :

Sens Pontgibaud → Clermont-Ferrand

Trois départs principaux :

- Matin : départ de Pontgibaud vers 6h22, arrivée à Clermont-Ferrand vers 7h20 (via correspondance TER à Volvic).
- Mi-journée : un départ en dehors des heures de pointe, adapté à des déplacements spécifiques, arrivée à Clermont en fin de matinée.
- Soir : départ vers 16h30, arrivée à Clermont autour de 17h30, utilisable pour des retours anticipés ou demi-journées de travail.
- Durée totale : environ 55 minutes à 1h selon la fluidité de la correspondance à Volvic.

Sens Clermont-Ferrand → Pontgibaud

Quatre retours principaux :

- Matin : départ de Clermont vers 7h40, arrivée à Pontgibaud à 8h22.
- Mi-journée : départ en début d'après-midi, arrivée vers 13h30.
- Soir : deux départs, arrivée vers 17h50 pour le premier à Pontgibaud et dernier retour à 18h31.
- Durée totale : environ 55 minutes à 1h, incluant 40 minutes Clermont → Volvic (train + correspondance) puis 20 minutes Volvic → Pontgibaud via la ligne de bus X51
-

→ **Rupture de charge à Volvic pénalisante, rallongeant le trajet et rendant l'usage dépendant de la bonne synchronisation bus-train.**

→ **Concurrence directe avec des lignes plus rapides et sans correspondance, réduisant l'attractivité.**

→ **Horaires et fréquence corrects, mais parfois contraignants et peu adaptés à certains besoins.**

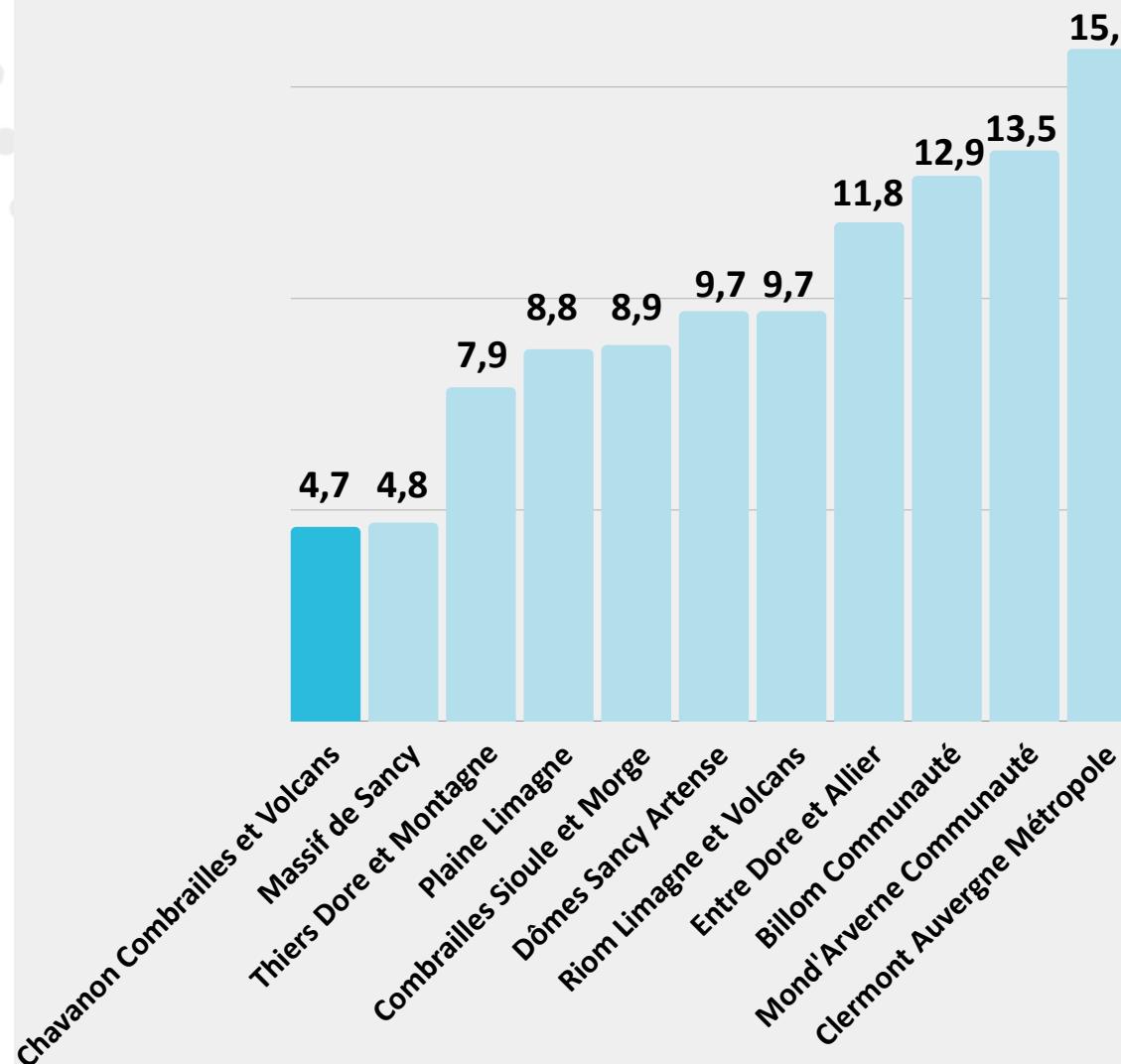
→ **Potentiel d'amélioration en renforçant la lisibilité de l'offre, la communication et la fiabilité de la correspondance afin d'élargir la base d'usagers.**

Pour aller à la gare Clermont-Ferrand depuis Pontgibaud, il y'a trois trains qui peuvent m'emmener soit le matin de bonne heure, soit vers midi, ou en fin d'après-midi. Il faudra compter 20 minutes pour aller à la gare de Volvic et 35 minutes de train pour descendre à Clermont, soit une petite heure.



Un usage très limité des transports collectifs :

Taux d'abonnement aux transports collectifs par EPCI



Conformément à l'article L 3261-2 du Code du travail, l'employeur doit prendre en charge au moins 50 % du coût de l'abonnement de transport en commun souscrit par le salarié pour ses trajets domicile-travail

Avec seulement **4,7 % des habitants de Chavanon Combrailles et Volcans disposant d'un abonnement aux transports collectifs**, qu'il s'agisse des lignes Cars Région ou des réseaux urbains, le territoire se situe au dernier rang des intercommunalités du périmètre d'enquête EMC². L'écart est significatif, certaines intercommunalités voisines atteignant des taux deux à trois fois supérieurs, ce qui met en lumière **un usage particulièrement limité des transports collectifs**. Cette situation s'explique en partie par la configuration géographique et démographique : habitat très dispersé, faible densité, distances importantes entre les lieux de vie et les arrêts structurants. Dans ce contexte, **la voiture reste de loin le mode le plus pratique, et souvent le seul disponible**, pour une grande partie des habitants.

L'analyse des profils d'usagers montre que la majorité des abonnements concerne des jeunes scolaires sans permis de conduire, captifs de l'offre scolaire ou interurbaine, alors que les autres catégories, notamment les actifs, n'y recourent pas du tout. Plusieurs facteurs expliquent ce désintérêt : **offre perçue comme peu adaptée en termes d'horaires et de fréquences, temps de parcours jugés plus longs que la voiture, manque de visibilité et de communication sur les services**. Le rythme de vie des actifs, impliquant souvent plusieurs déplacements quotidiens (accompagnement des enfants à l'école ou à des activités), rend également l'usage des transports collectifs **moins compatible avec leurs contraintes**. Ce constat est renforcé par le fait que **82 % des répondants n'ont jamais utilisé un réseau urbain**, tel que celui de Clermont-Ferrand, pourtant accessible depuis certaines liaisons régionales. Cela traduit à la fois un déficit de connaissance et l'absence de connexions efficaces avec les réseaux urbains majeurs, limitant ainsi l'usage pour les déplacements vers les grands pôles d'attraction.

La part des déplacements intermodaux est également très faible, avec seulement 0,83 % des trajets. La combinaison entre différents modes, par exemple voiture et bus ou vélo et bus, est donc quasiment absente des pratiques locales. Or, dans un territoire rural étendu, l'intermodalité est un levier essentiel pour amener les habitants vers les arrêts des lignes structurantes sans multiplier les dessertes directes dans chaque commune. Si certains arrêts sont déjà situés à proximité d'un parking de rabattement ou d'une aire de covoiturage, l'aménagement reste perfectible : cheminements sécurisés, arceaux à vélo et autres équipements facilitant la connexion gagneraient à être complétés et surtout systématisés, afin d'améliorer l'accessibilité aux lignes structurantes sur l'ensemble des arrêts.

La sous-utilisation du mode collectif accentue la dépendance à la voiture individuelle, fragilise la mobilité des publics non motorisés et freine la transition vers des pratiques plus durables. **L'enjeu prioritaire pour le territoire est donc de rendre les transports collectifs plus attractifs et accessibles, en veillant à leur articulation avec d'autres modes.** Cela passe notamment **par des aménagements d'intermodalité visibles, sécurisés et faciles d'usage**. Certains arrêts commencent déjà à jouer ce rôle, comme celui de Pontaumur, qui bénéficie d'une station d'autopartage à proximité immédiate, d'un parking de covoiturage et d'arceaux à vélo, ou encore celui situé en haut de Pontgibaud, doté d'un parking de covoiturage et proche de la voie ferrée Volvic – Le Mont-Dore – Ussel, offrant un potentiel de correspondances intéressant.

Les lignes de transport scolaire :

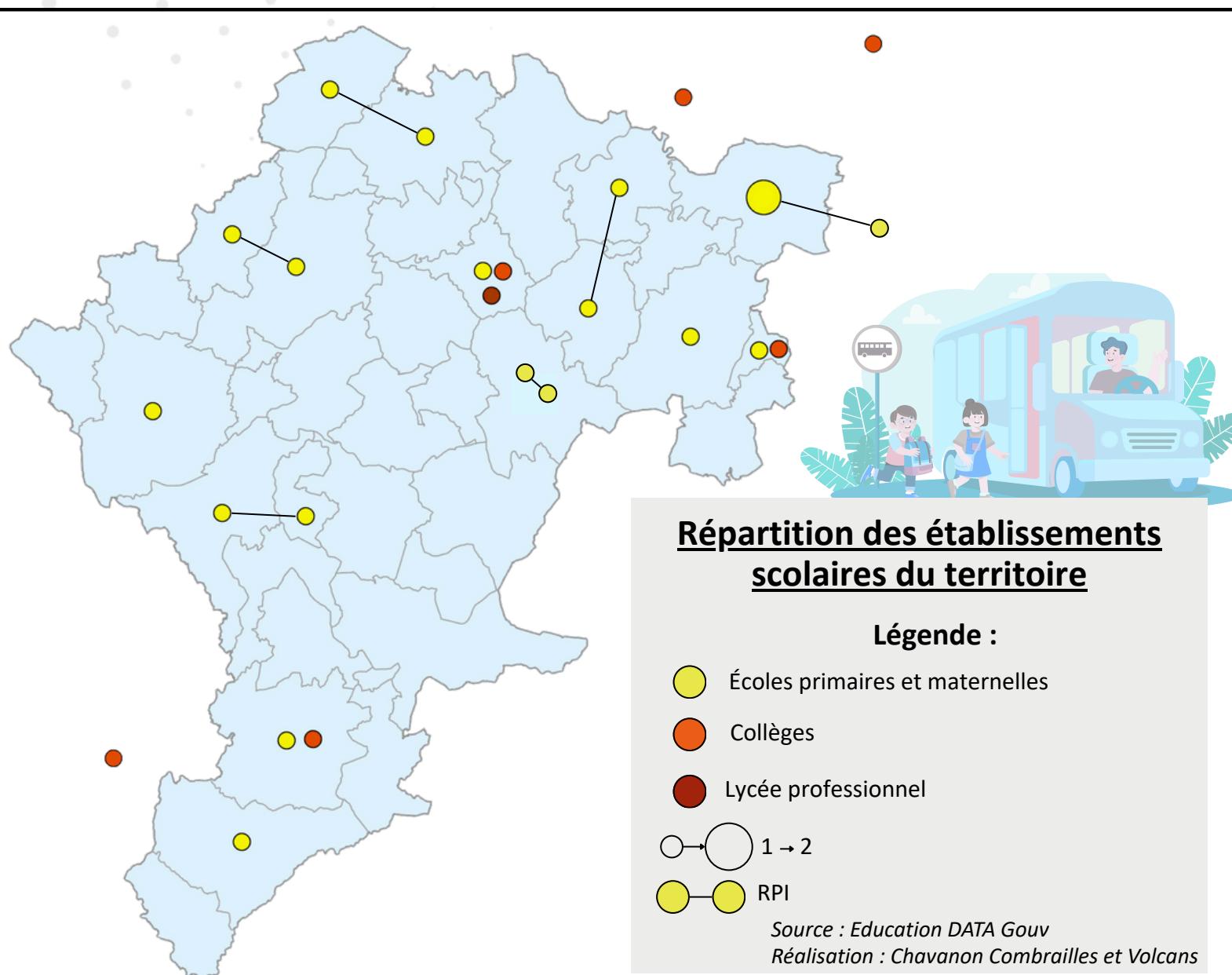
Données transport scolaire CCV année scolaire 2024-2025:

494 élèves bénéficient d'un service de transport scolaire.

53 lignes de bus directes

9 lignes de correspondance assurent un second trajet.

+ Pour les trajets vers les lycées, les élèves utilisent principalement les lignes de bus Car Région



Le transport scolaire sur le territoire de Chavanon, Combrailles et Volcans **est géré et administré par la Région Auvergne-Rhône-Alpes**, qui fixe l'organisation des circuits, les horaires, les points d'arrêt, les modalités d'inscription et les conditions tarifaires, tout en assurant le financement et le suivi opérationnel auprès des transporteurs. Ce pilotage **s'appuie sur un relais local assuré par les mairies et la communauté de communes**, qui centralisent les demandes des familles et les transmettent à l'antenne régionale du Puy-de-Dôme, garantissant ainsi une bonne circulation de l'information et une réactivité face aux besoins. Pour l'année scolaire 2024-2025, le service assure le transport de 494 élèves grâce à un réseau composé de 53 lignes de bus directes et de 9 lignes de correspondance, permettant d'organiser un second trajet lorsque nécessaire. Les déplacements vers les lycées sont principalement réalisés via les lignes du réseau Cars Région. **Le maillage scolaire est jugé très satisfaisant jusqu'au primaire**, avec des écoles présentes dans la majorité des communes, y compris dans les zones de faible densité, ce qui limite les distances domicile-école. Ce bon maillage facilite l'organisation du transport scolaire, mais ne le détermine pas à lui seul. L'ensemble des communes du territoire est desservi par les lignes scolaires, et **chaque village où réside au moins un enfant scolarisé tend à disposer d'un arrêt à proximité**. Si la qualité globale du service et la satisfaction exprimée par les familles sont indéniables, certaines situations témoignent simplement de l'évolution des besoins : dans quelques villages, un arrêt continue par exemple à être desservi quotidiennement alors qu'il n'est plus utilisé par les élèves. Ces situations ponctuelles offrent l'opportunité d'actualiser périodiquement les circuits, afin d'optimiser le maillage tout en préservant la couverture étendue qui fait la force du service. En cas de zone blanche, **il est possible de demander la création d'un arrêt**, sous réserve qu'aucun arrêt existant ne se trouve déjà dans un rayon de 1 km et qu'au moins deux élèves soient concernés, ce qui peut compliquer la mise en place de nouveaux arrêts dans un contexte d'habitat dispersé.

Les conditions tarifaires mises en place par la Région (gratuité pour le primaire et coût modéré pour le secondaire) assurent une accessibilité financière au service. **Les retours des communes et des familles sont très positifs, les demandes d'ajustement restant marginales**. Dans ce contexte, le transport scolaire apparaît comme **un élément central de la cohésion territoriale et un levier pour réduire la dépendance automobile des familles, tout en renforçant l'attractivité résidentielle**. Les évolutions à venir devront toutefois **tenir compte de la dynamique démographique et des arbitrages budgétaires régionaux**, tandis que la complémentarité avec l'abonnement Scolaire+ et la coopération intercommunale offrent des perspectives d'optimisation et de consolidation du service.



Pour **12 communes sur les 21 répondantes**, l'offre de transport scolaire est un atout fort de la mobilité sur le territoire

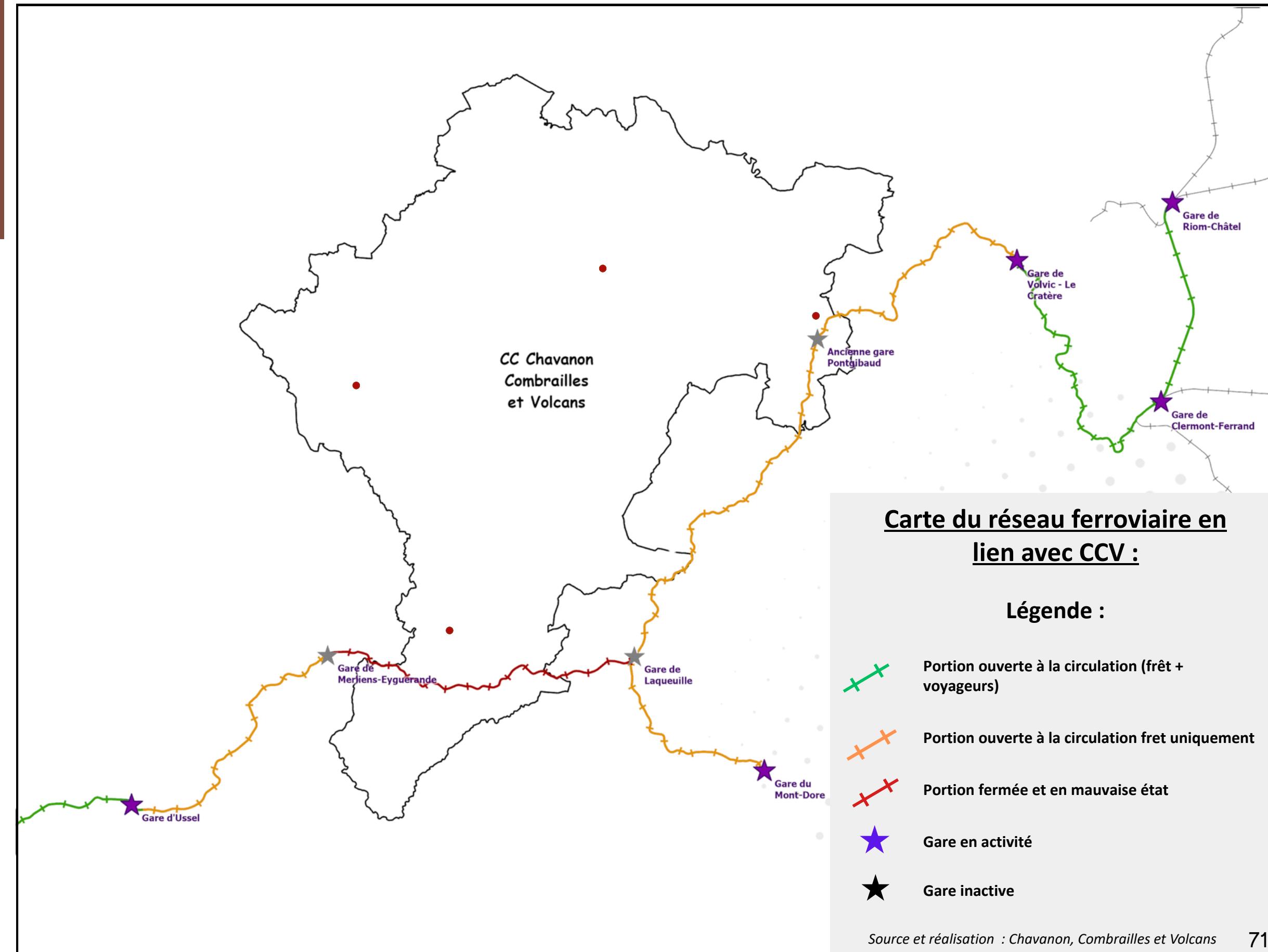
Le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Volvic - Le Mont-Dore - Ussel :

- Ouverte en 1882
- Longueur : 160 km
- Relie Clermont-Ferrand à Tulle via Volvic, Le Mont-Dore et Ussel
- Axe Est-Ouest historiquement connecté à Bordeaux et Lyon et secondairement à Paris.
- Fermée au trafic voyageurs en 2014, elle ne conserve qu'un usage fret limité entre Volvic et Le Mont-Dore : 1 à 2 trains/semaine, environ 60 000 tonnes/an d'eaux minérales

L'état de la ligne est contrasté avec plusieurs sections rénovées récemment, Merlines – Ussel en 2012 et Clermont – Laqueuille en 2015, tandis que le tronçon Ussel – Tulle reste en bon état. En revanche, 27 km entre Merlines et Laqueuille nécessitent une remise en état.

La région AuRA estime à 50 M€ le coût d'une réouverture complète de la ligne au trafic voyageurs. La rénovation de la portion actuellement dégradée est évaluée à ~3 M€ (débroussaillage, remplacement de traverses, sécurisation de talus, réparation d'une berge, mise aux normes des quais et passages à niveau) pour permettre la circulation de trains légers.

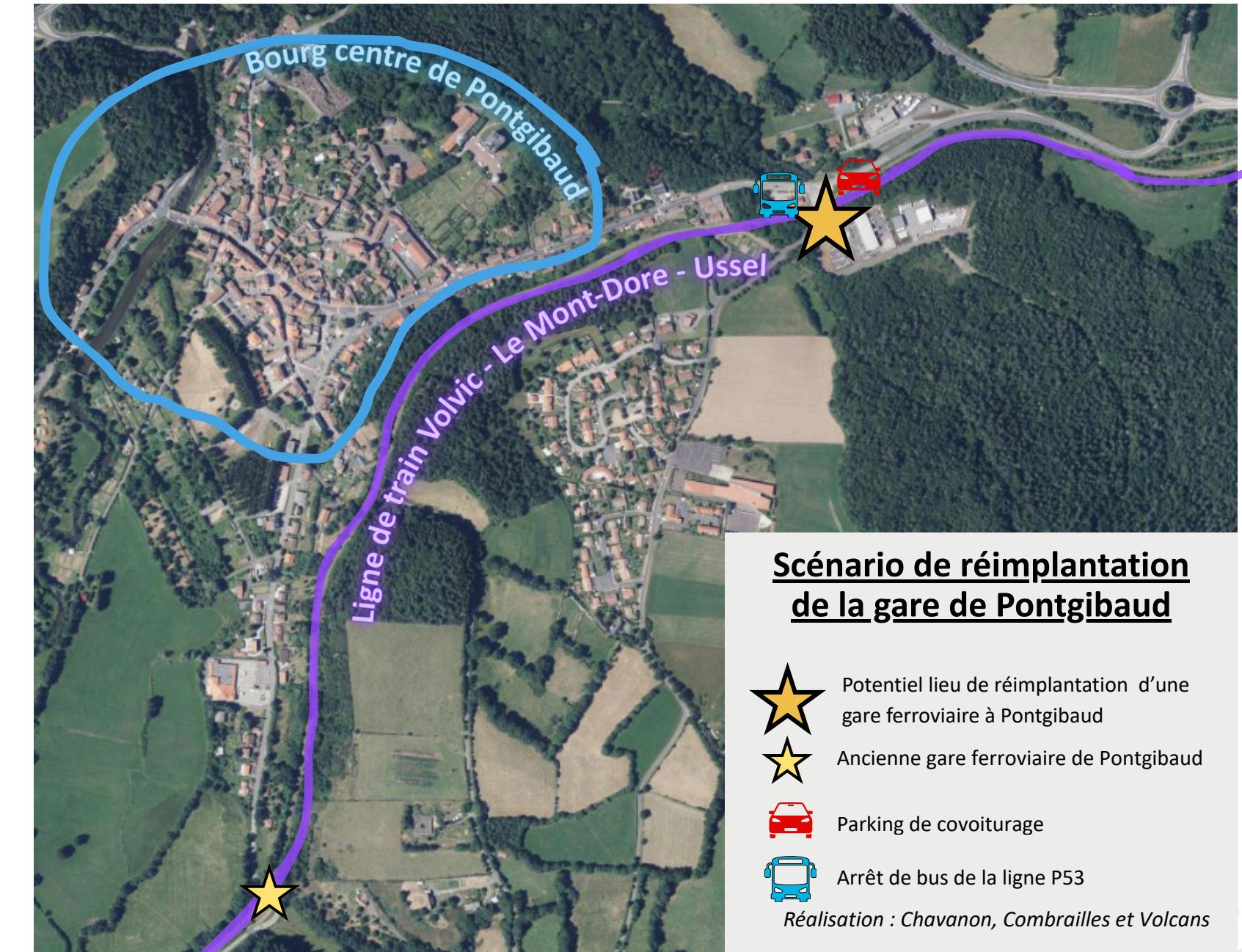
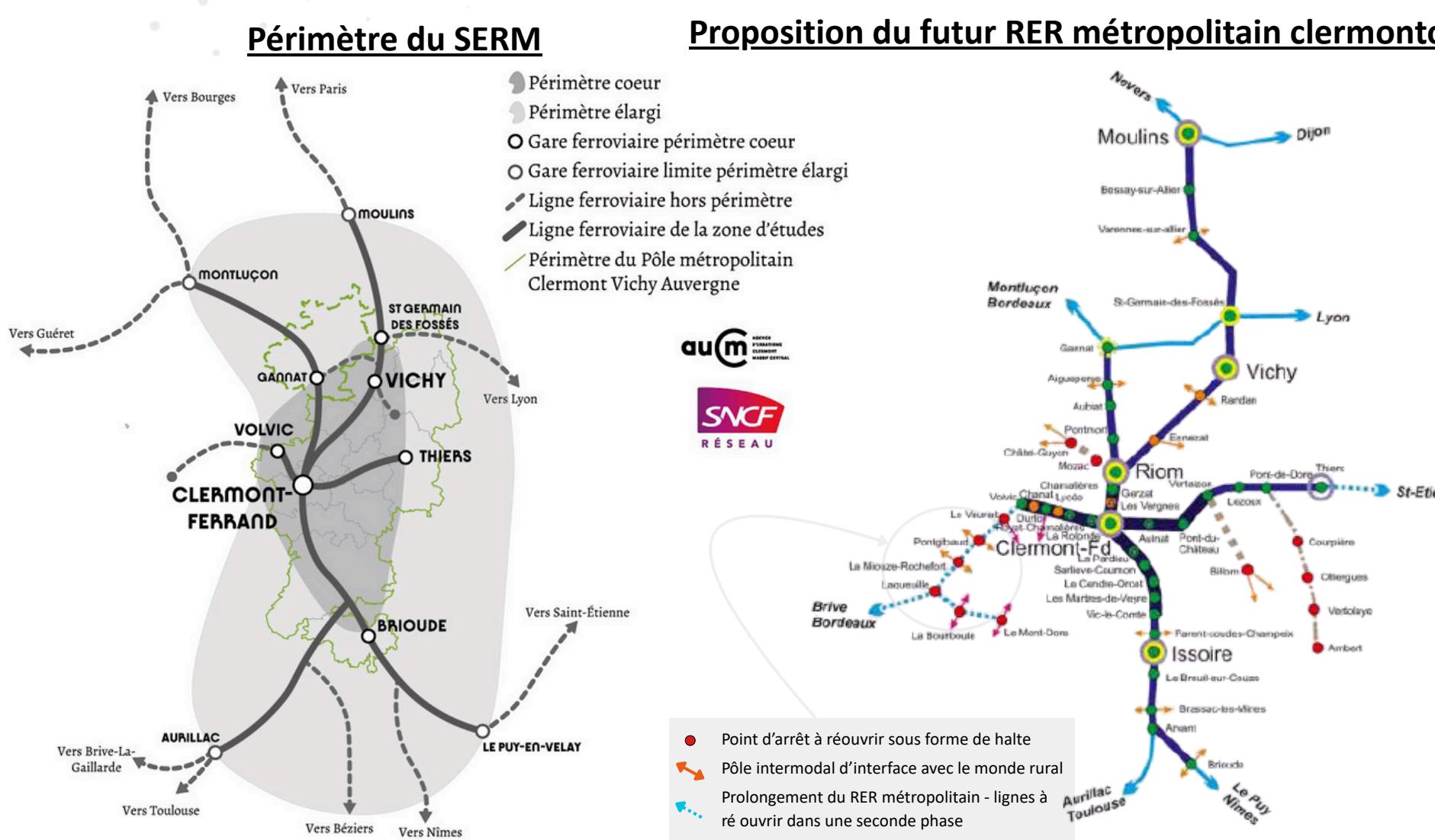
En 2024, la Fédération "Agir pour notre ligne" a été créée, regroupant 267 communes, 500 000 habitants, syndicats, associations et acteurs économiques. **Elle mène actuellement des démarches auprès des Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine, de l'État et de la SNCF, et étudie plusieurs scénarios : réouverture totale, exploitation partielle ou gestion hors Réseau Ferré National (RFN).**



Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) Clermont-Auvergne a pour objectif d'améliorer la fréquence, la régularité et l'accessibilité du réseau ferroviaire autour de la métropole clermontoise, en s'appuyant sur les lignes de transport collectif existantes. Il s'inscrit dans une stratégie de report modal de la voiture vers le train et le bus et de meilleure connexion des pôles urbains et périurbains.

Le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans n'est pas inclus dans le périmètre initial du SERM, malgré l'existence de la ligne Volvic – Le Mont-Dore dont la portion Volvic – Laqueuille est en état de circuler. Cette absence reflète une priorisation actuelle sur les dessertes les plus denses, mais n'exclut pas une évolution du périmètre à moyen terme.

Dans cette perspective, des réflexions émergent sur l'intérêt d'intégrer la gare de Pontgibaud au projet, notamment dans une seconde phase. Sa localisation, à proximité de Vulcania et de la Chaîne des Puys, en fait une porte d'entrée naturelle vers notre territoire et un point stratégique de connexion avec le réseau métropolitain.



Dans l'hypothèse où Pontgibaud serait intégrée au périmètre du SERM, une nouvelle implantation de la gare pourrait être étudiée en remplacement de l'ancienne, trop éloignée du bourg (1,5km) et mal située pour développer une véritable intermodalité. Le site pressenti, à l'entrée nord, offrirait une position plus stratégique pour créer un arrêt ferroviaire de type halte (quai, abri, équipements de base) adapté à une desserte régulière. Il bénéficierait d'un bon potentiel d'intermodalité grâce à la proximité d'un parking de covoiturage, au passage de la ligne de bus P53, à la possibilité d'aménager des cheminements pour les mobilités actives et à la proximité relative avec le centre de Pontgibaud (700m). Cette implantation permettrait de capter et redistribuer les flux des communes rurales environnantes, tout en améliorant la connexion avec le réseau métropolitain. Sa concrétisation supposerait toutefois de résoudre des contraintes foncières et financières.

Quelle pertinence ?

- **Présence d'une ligne en grande partie en bon état** : seuls 27km nécessitent une réhabilitation, ce qui limite l'ampleur et le coût des travaux pour une remise en service
- **Positionnement stratégique de Pontgibaud** : la proximité du tracé ferroviaire avec le centre-bourg offre la possibilité de créer une halte ou de réaménager l'ancienne gare aujourd'hui hors service. Ce point d'accès pourrait devenir un pôle d'échanges multimodal, drainant les flux ruraux vers le réseau métropolitain et facilitant les correspondances avec les cars Région, le covoiturage et les modes actifs.
- Passage de la ligne au sud du territoire, notamment à Bourg-Lastic : offre un second point d'accès ferroviaire, permettant de proposer un service complémentaire et de couvrir un bassin de population plus large
- **Tourisme et attractivité** : connexion ferroviaire à étudier depuis Volvic vers Vulcania/Chaîne des Puys ; Pontgibaud, "porte d'entrée" à 8 km de Vulcania.

Quels leviers mobiliser ?

- **Réhabilitation des 27 km de voie** à remettre en état pour garantir la fiabilité de la ligne
- **Cadencement lisible avec fréquence régulière** adaptée aux besoins locaux et synchronisation avec les cars Région (ligne P53), et les autres lignes de train.
- **Extension progressive de l'offre** : augmenter progressivement la fréquence et élargir le nombre d'arrêts desservis (Volvic – Pontgibaud – Bourg-Lastic) avant d'envisager la réouverture complète vers Ussel, selon la demande et les moyens.
- **Création ou réaménagement d'une halte à Pontgibaud** proche du bourg, pour en faire un pôle d'échanges multimodal connecté aux autres modes.
- **Tarification intégrée** avec les autres modes pour rendre le train compétitif pour les trajets domicile-travail et domicile-études.
- **Inscription dans la dynamique SERM** pour bénéficier de financements et d'un schéma multimodal structurant.
- **Implication active de l'AOM locale** dans les études et concertations pour défendre les priorités du territoire.



Quelle limite et contraintes ?

- **Absence d'offre voyageurs** actuelle sur la section Volvic – Ussel, impliquant une remise en service complète avant toute exploitation.
- **Compétitivité modale incertaine** : risque que le train reste moins attractif que la voiture ou le car si la vitesse et la fréquence ne sont pas améliorées.
- **Lenteur de la liaison Volvic – Clermont-Ferrand** : la ligne compte parmi les plus lentes du réseau, avec près d'une heure pour relier Pontgibaud à Clermont, ce qui limite son attractivité.
- **Infrastructures à réhabiliter** : 27km de voie à remettre en état pour un coût total estimé à plus de 3 millions d'euros.
- **Accessibilité des gares** : absence de halte opérationnelle à Pontgibaud et ancienne gare non appropriée, nécessitant un réaménagement ou une nouvelle implantation.
- **Dépendance institutionnelle et financière** : la mise en œuvre du projet dépend de la volonté de la Région et de la SNCF, et reste soumise à des arbitrages budgétaires en concurrence avec d'autres projets et d'autres priorités.

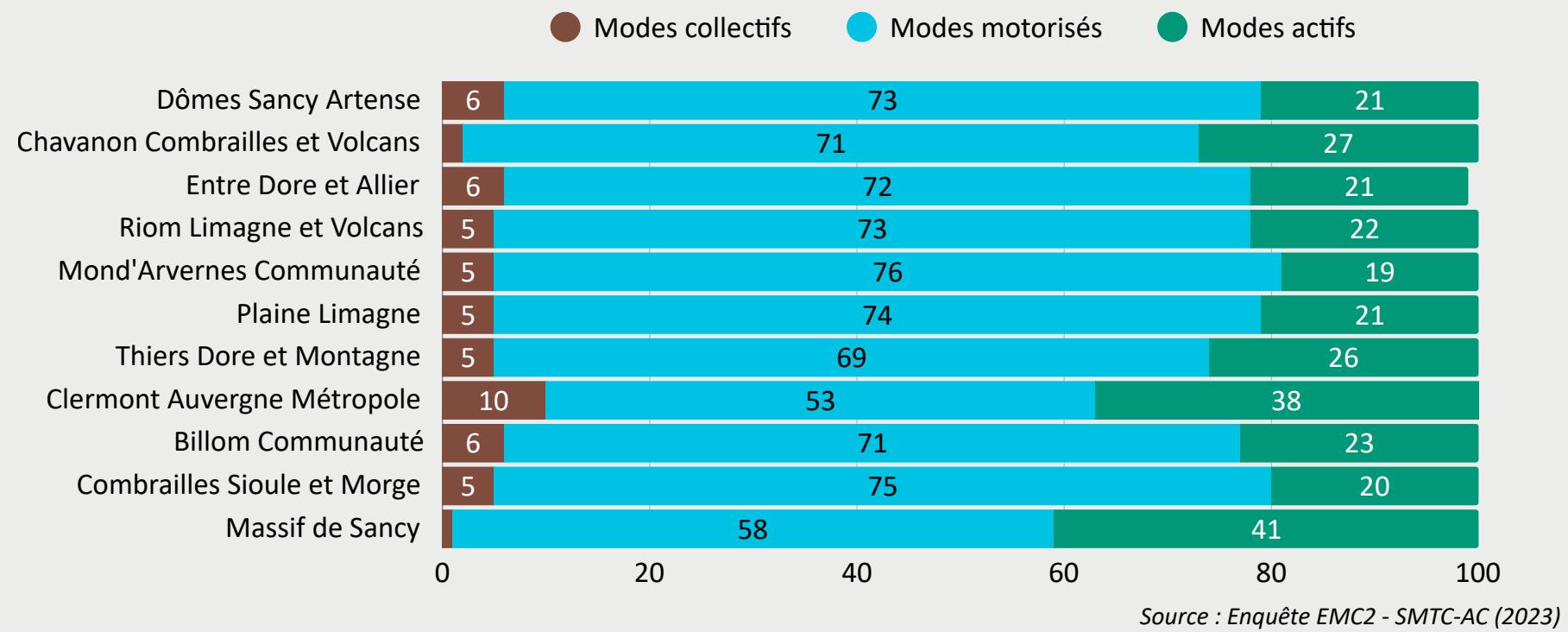
Quels enjeux pour le territoire ?

- **Mobilité du quotidien** : offrir une alternative crédible à la voiture, réduire les coûts pour les usagers et améliorer l'accessibilité des ménages non motorisés.
- **Cohésion et désenclavement** : mieux relier les communes rurales à la métropole et aux centralités grâce à des points d'accès multimodaux comme Pontgibaud et Bourg-Lastic.
- **Attractivité économique et touristique** : faciliter l'accès aux bassins d'emplois, aux établissements d'enseignement et aux sites touristiques majeurs, avec des retombées positives pour le territoire.
- **Environnement et santé** : contribuer à la réduction de la pollution et aux objectifs climatiques grâce au report modal vers un mode de transport moins émetteur.
- **Gouvernance territoriale** : renforcer la coopération entre acteurs locaux, régionaux et nationaux pour mettre en œuvre une stratégie multimodale partagée et pérenne.

H. Les mobilités actives



Répartition des parts modales dans les intercommunalités du périmètre d'enquête (en %)



Sur la communauté de communes Chavanon Combrailles et Volcans, **27 % des déplacements sont réalisés via des mobilités actives** (marche, vélo, trottinette). Ce chiffre, en apparence élevé, doit pourtant être relativisé. La quasi-totalité de ces trajets correspond à **de la marche à pied sur de très courtes distances** (en moyenne 870 mètres) tandis que seulement 1,2 % des déplacements sont effectués à vélo. Ces trajets concernent principalement **des déplacements de proximité** (courses, démarches rapides), souvent multipliés dans la même journée. Par exemple, amener ses enfants à l'école à pied, s'arrêter ensuite à la boulangerie, passer à la pharmacie, puis rentrer à la maison compte déjà pour quatre déplacements. Ce type de pratiques gonfle mécaniquement la part modale sans traduire un réel report modal sur les trajets structurants. En réalité, la majorité des déplacements moyens et longs (travail, études, accès à des services spécialisés) reste largement dépendante de la voiture individuelle. Les enjeux pour les mobilités actives sur le territoire sont donc **de sécuriser et conforter la marche à pied pour les courts trajets, et de développer l'usage utilitaire du vélo et des mobilités actives électriques** (vélos à assistance électrique, trottinettes électriques, solutions innovantes) adaptées aux distances intermédiaires et connectées aux autres modes de transport. De plus, selon l'enquête habitants, 17 % des répondants jugent pertinent de créer des cheminements sécurisés pour les mobilités douces, ce qui traduit une attente réelle en matière d'aménagements adaptés, notamment dans les bourgs et à proximité des services. Les enquêtes auprès des communes, en revanche, n'ont pas fait ressortir cette question comme une priorité immédiate : aucune n'a identifié le manque de cheminements sécurisés comme un frein majeur à la mobilité, ni retenu le développement des mobilités douces comme action prioritaire. Cette différence de perception **suggère qu'un travail de sensibilisation et de mobilisation des élus pourrait être utile pour mieux intégrer les mobilités actives dans les stratégies locales, en réponse aux besoins exprimés et dans une logique de transition vers des modes plus durables.**

Mais à relativiser



17%

des enquêtés jugent pertinent de créer des cheminements sécurisés pour les mobilités douces.

- **Aucune commune** n'a identifié le manque de cheminements sécurisés comme un frein à la mobilité.
- **Aucune commune** n'a non plus retenu le développement des mobilités douces comme action prioritaire.

La marche à pied :

Sur Chavanon Combrailles et Volcans, l'usage de la marche à pied reste limité et se concentre essentiellement sur des déplacements courts à l'intérieur des bourgs. La voiture demeure le mode dominant pour les trajets structurants et de moyenne ou longue distance. Toutefois, certaines catégories de population et certains motifs de déplacement se démarquent par une part modale plus importante, révélant des profils et des situations favorables à la marche.

56% des trajets des 65-74 ans sont effectués à pied.

→ Les jeunes retraités sont de loin ceux qui marchent le plus. Cette tranche d'âge dispose de temps libre et adopte souvent un mode de vie centré sur le bourg, avec des besoins quotidiens liés aux courses, aux démarches et aux loisirs locaux. La marche est aussi perçue comme une activité physique bénéfique pour la santé, ce qui renforce son usage. Leur pratique met en évidence l'enjeu de sécuriser les déplacements dans les bourgs pour tous les usagers, en aménageant des cheminements confortables, continus et adaptés aux différents profils, y compris les publics plus âgés ou moins mobiles.

À l'inverse, les jeunes de moins de 24 ans se déplacent le moins à pied, avec à peine 9 % de leurs trajets. Souvent en études ou en début de vie professionnelle, ils se rendent fréquemment vers des lieux éloignés et peu desservis autrement que par la voiture. Ce chiffre traduit une forte dépendance à l'automobile, accentuée par la faiblesse des alternatives collectives, mais aussi par une perception négative de la marche pour les trajets quotidiens. Cela souligne un enjeu de sensibilisation afin de promouvoir la marche pour les déplacements courts et de proximité.

Les personnes au foyer ou en emploi à temps partiel réalisent respectivement 49% et 48% de leurs déplacements à pied.

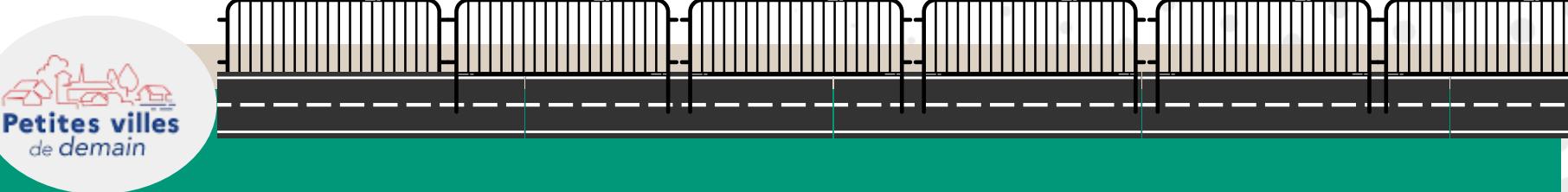
→ Ces profils disposent d'un emploi du temps flexible et sont moins contraints par de longs trajets pendulaires. Ils effectuent surtout des déplacements courts vers commerces, services ou écoles situés dans le même bourg. Dans certains cas, les contraintes budgétaires liées à la voiture renforcent aussi le recours à la marche. Cela confirme que la disponibilité temporelle, la proximité géographique et, parfois, la maîtrise des dépenses sont des facteurs clés de son usage.

Le motif "travail" est celui pour lequel il y'a le plus de déplacements à pied avec 11,3%.

→ Ce chiffre, relativement élevé pour un motif structurant, reflète la situation d'actifs habitant à faible distance de leur lieu d'emploi. Cela concerne surtout les emplois situés dans les bourgs-centres ou zones d'activités proches. Ce cas reste toutefois minoritaire à l'échelle du territoire, car la dispersion résidentielle et professionnelle pousse à l'usage de la voiture.

8,1 % des déplacements pour les études/scolarité et autant pour les loisirs sont effectués à pied, ce qui montre que ces motifs sont aussi partiellement assurés par la marche.

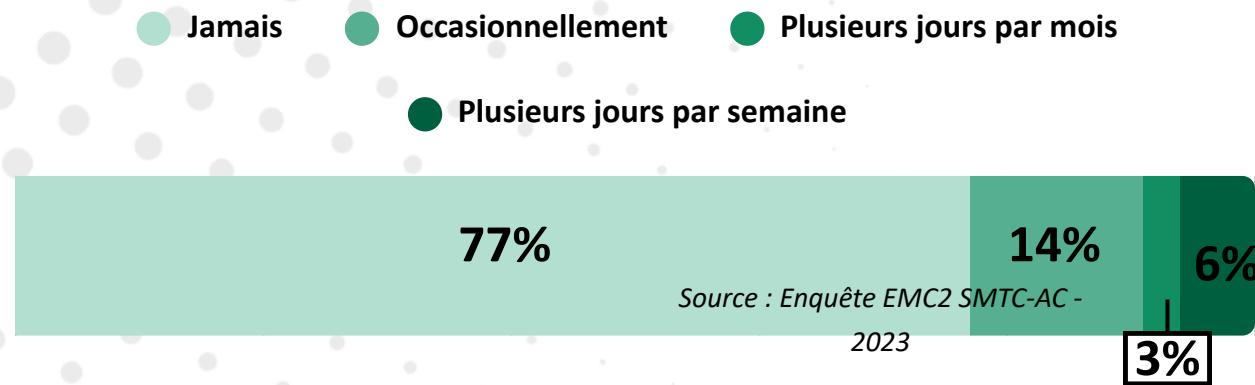
Ces données confirment que la marche à pied, bien qu'essentielle pour certains profils et certaines situations, reste cantonnée à des trajets de proximité vers les bourgs. Les usages plus élevés se concentrent chez les jeunes retraités, les personnes au foyer et les actifs à temps partiel, tandis que les jeunes adultes et les actifs à temps plein restent majoritairement dépendants de la voiture. Les enjeux pour le territoire sont clairs : créer et sécuriser des cheminements piétons dans les centres-bourgs, renforcer la connexion piétonne avec les services et arrêts de transport collectif, et encourager la marche dans les contextes où les distances sont compatibles.



Les bourgs-centres des communes ont longtemps été aménagés avant tout pour l'automobile, avec une priorité donnée au stationnement à proximité des commerces. Aujourd'hui, même si l'usage de la voiture reste fortement ancré dans les habitudes, les communes cherchent à faciliter l'accès des piétons aux centres-bourgs en sécurisant les cheminements et en améliorant les trottoirs. C'est notamment le cas des quatre communes engagées dans le programme Petites Villes de Demain, qui envisagent, à l'horizon de quinze ans, une refonte de leurs centres-bourgs afin de renforcer la sécurité et l'accessibilité piétonne.

Le vélo et le Vélo à Assistance Électrique (VAE) :

Fréquence d'utilisation du vélo par les habitants de CCV



1,15 vélo par ménage en moyenne mais

50% des ménages du territoire n'ont pas de vélo

18%

des habitants citent la création de voies vertes sécurisées comme un besoin important pour améliorer les déplacements sur le territoire.

Source : Enquête mobilité CCV, 2025

12%

des répondants considèrent que le développement de la location de vélos ou VAE constitue une piste pertinente à renforcer sur le territoire.

Source : Enquête mobilité CCV, 2025

1,2%

des déplacements sont réalisés en vélo ou en vélo à assistance électrique.

Source : Enquête EMC2 - SMTC-AC 2023

Sur le territoire de Chavanon, Combrailles et Volcans, **la pratique du vélo reste marginale et faiblement utilitaire**. Les données montrent que **77 % des habitants n'utilisent jamais ce mode de déplacement**, 14 % seulement l'emploient plusieurs jours par mois, et 6 % sont de véritables usagers réguliers, l'utilisant plusieurs jours par semaine. Cette faible proportion se reflète dans les flux quotidiens, où à peine **1,2 % des déplacements sont réalisés à vélo ou en VAE**. Ces usages sont en grande partie occasionnels et relèvent davantage du loisir que d'un usage quotidien de proximité.

Le niveau d'équipement illustre également un verrou d'accès : bien que la moyenne soit de 1,15 vélo par ménage, **50 % des foyers n'en possèdent pas**. L'équipement est donc concentré chez une partie de la population, tandis qu'une autre reste structurellement exclue de la pratique. À cela s'ajoute l'absence de loueur de VTT sur le territoire, même si des plateformes de location entre particuliers se développent. Cela peut être vu comme une opportunité pour faciliter l'accès au vélo et amorcer de nouveaux usages, en particulier pour ceux qui ne souhaitent pas investir dans un équipement coûteux.

Ces chiffres s'expliquent **par des contraintes territoriales fortes** : un relief marqué et des chemins agricoles souvent accidentés, une voirie pensée historiquement pour l'automobile, sans aménagements cyclables continus, et des distances importantes entre lieux de résidence et pôles d'emploi et de service, peu adaptées à un usage quotidien du vélo classique.

Ce contexte alimente une spirale d'auto-renforcement : **peu d'usagers → faible visibilité sociale du vélo → demande limitée → investissements réduits → conditions d'usage insuffisantes → stagnation du nombre d'usagers**.

Pourtant, les réponses aux enquêtes montrent que des leviers existent :

- **18 % des habitants citent la création de voies vertes sécurisées et agréables, notamment sur des trajets de moyenne distance, comme un besoin prioritaire**, soulignant que la sécurité, la continuité et le confort des itinéraires sont des conditions indispensables pour développer l'usage ;
- **12 % des habitants considèrent que la mise en place de solutions de location de vélos ou de VAE serait une réponse pertinente au manque d'équipement**. Ce type de service permettrait de lever un frein financier à l'achat et d'ouvrir la pratique à de nouveaux usagers, notamment grâce à l'assistance électrique qui facilite les trajets dans un territoire vallonné.

Ces constats mettent en lumière des enjeux majeurs pour le territoire : améliorer la sécurité et l'agrément des itinéraires, lever les freins liés à l'équipement et encourager une pratique plus régulière, afin que le vélo, et en particulier le VAE, puisse progressivement devenir une alternative crédible à la voiture pour les déplacements de proximité et de moyenne distance.

I. Services locaux de taxis et ambulances

Taxis :

31 taxis qui exercent sur le territoire de CCV (autorisations de stationnement) sur 13 communes :

- Bourg-Lastic, Briffons, Bromont-Lamothe, Chapdes-Beaufort, Giat, Herment, Lastic, Messeix, Montel-de-Gelat, Pontaumur, Pontgibaud, Savennes, Verneugeol

« On ne fait quasiment que du transport médical »



« Si je donne mon avis même s'il est biaisé, Tous Mobiles, c'est une concurrence déloyale pour les petites entreprises privées de taxis à leur compte, qui ont déjà du mal à s'en sortir financièrement. »

« On travaille 7 jours sur 7, 24h/24 tellement la demande est forte »

Ambulances :

3 sociétés d'ambulance sur le territoire :

- AMBULANCES MASSON - Montel-de-Gelat
- MT-AMBULANCES - Pontaumur
- ATJ AMBULANCES ET TAXIS JALICON - Pontgibaud



« Il y a quelques années, on avait une dizaine de sociétés d'ambulances, aujourd'hui il n'en reste qu'une seule »

Le territoire dispose d'une offre de taxis et d'ambulances limitée et inégalement répartie, ce qui peut, dans certaines situations, restreindre l'accès aux services de transport. Les 31 taxis recensés sont implantés dans seulement 13 communes et concentrent leur activité sur le transport médical conventionné. Cette orientation s'explique par la sécurité financière qu'offre le conventionnement CPAM, dans un contexte où les demandes hors médical sont moins fréquentes et souvent réparties sur de longues distances, ce qui les rend moins attractives pour les professionnels. Cela mobilise fortement les véhicules sur les trajets médicaux et réduit la disponibilité pour d'autres usages plus ponctuels. Si cette organisation répond globalement aux besoins actuels, la sollicitation soutenue des véhicules, parfois 7 jours sur 7 et 24 h sur 24, peut occasionner ponctuellement une saturation et une pression supplémentaire pour les professionnels.

La situation est encore plus critique pour les ambulances : alors qu'une dizaine d'entreprises opéraient il y a quelques années, il ne reste aujourd'hui qu'un seul opérateur local, ATJ Ambulances et Taxis Jalicon, à Pontgibaud. Les fermetures des antennes de Bourg-Lastic et de Pontaumur ont affaibli le maillage, allongé les délais d'intervention et accru la dépendance à ce prestataire unique, exposant le service à un risque élevé de rupture en cas de surcharge ou d'indisponibilité.

À ces fragilités structurelles s'ajoute une tension entre l'offre privée et certaines solutions solidaires, comme le dispositif Tous Mobiles. Bien qu'il réponde à un besoin réel de déplacements non médicaux, ce service est perçu par certains professionnels comme une concurrence directe pour leur activité, ce qui accentue la fragilité économique des petites entreprises de taxis.

Deux points de fragilité ressortent : un réseau de taxis centré sur le médical et une offre d'ambulances assurée par un seul opérateur. L'enjeu est de sécuriser et mieux répartir ces services, tout en renforçant la complémentarité entre acteurs privés et solutions solidaires pour garantir un accès fiable au transport.

J. Services ponctuels et leviers alternatifs de mobilité

Le Bus des Montagnes :

2 événements en 2024 :

- Le sommet de l'élevage au Zénith d'Auvergne à Cournon-d'Auvergne
- Le marché de Noël de Clermont-Ferrand, à la place de Jaude

Service très ponctuel, le Bus des Montagnes est mis en place par le CIAS de la communauté de communes pour permettre aux bénéficiaires d'accéder à moindre coût (3 € l'aller-retour) à deux grands événements clermontois. Son déficit est financé à 50 % par le Département, les 50 % restants constituant le reste à charge pour la communauté de communes organisatrice. En 2025, une seule sortie est prévue, à l'occasion du Sommet de l'élevage. Bien que pertinent sur le principe, **le dispositif semble aujourd'hui en perte de vitesse** : l'organisation reste complexe au regard des retombées limitées, et les bus sont parfois difficiles à remplir.

Location de minibus :

La communauté de communes Chavanon Combrailles et Volcans met à disposition des associations locales un service de location de minibus, avec pour objectif de **faciliter les déplacements collectifs dans le cadre d'activités culturelles, sportives ou associatives**. Le service fonctionne sur réservation préalable, via une procédure encadrée. En 2024, les associations du territoire ont parcouru 76 138 km grâce à ce service, pour un montant facturé de 7 582 €. Avec un coût réel estimé à 0,12 €/km, il favorise **la mutualisation d'un véhicule adapté aux groupes, limite l'usage de voitures individuelles et soutient la vie associative** en réduisant les coûts par rapport à une location commerciale. Son utilisation reste néanmoins conditionnée à la disponibilité du minibus et à une planification anticipée, notamment lors des périodes d'activité intense.

La démobilité

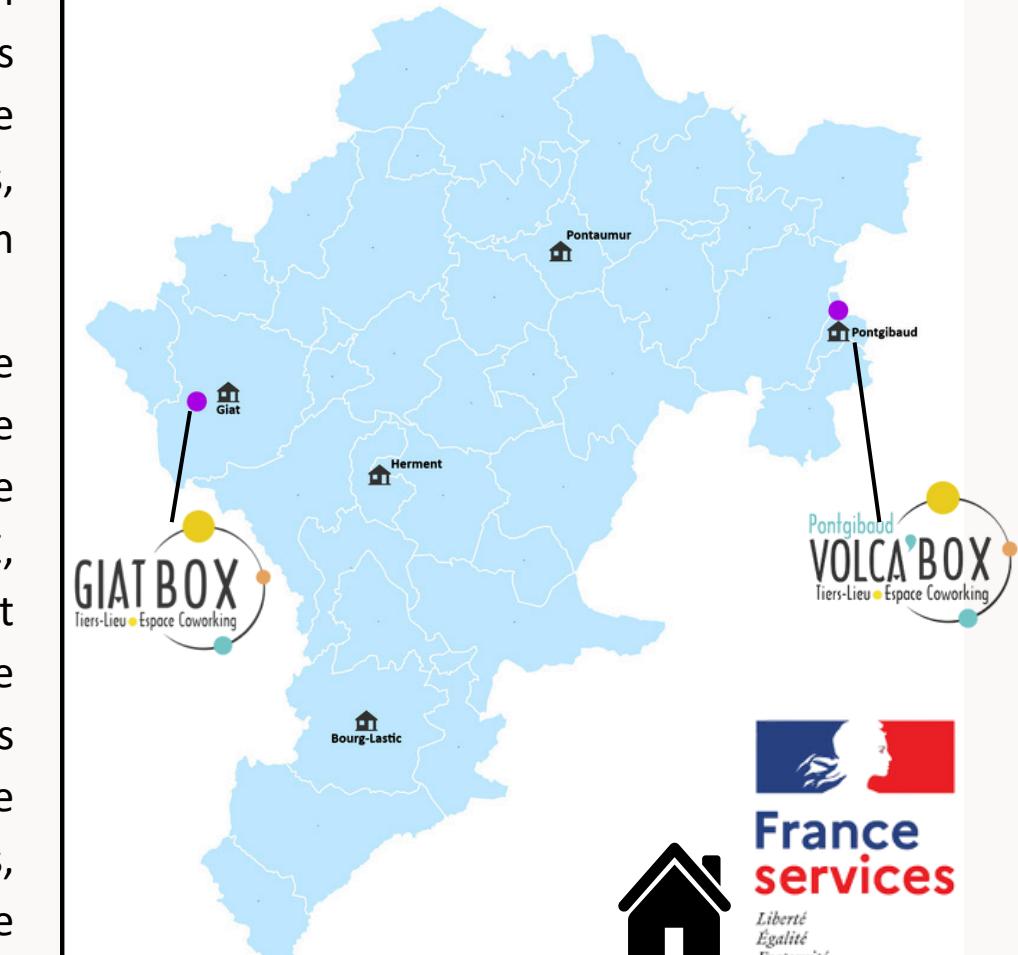
La démobilité consiste à réduire, structurer ou substituer les déplacements pour limiter nuisances, coûts et émissions, tout en renforçant la qualité de vie locale.

Sur le territoire de Chavanon Combrailles et Volcans, elle s'appuie notamment sur **cinq espaces France Services** (Pontgibaud, Pontaumur, Giat, Bourg-Lastic, Herment) offrant un accès à de nombreux services publics à moins de 15 minutes de chaque habitant. En permettant d'effectuer des démarches liées à l'emploi, la retraite, la santé ou la famille à proximité, **ces structures favorisent l'inclusion, évitent des trajets longs et réduisent la dépendance à la voiture individuelle**.

Le territoire dispose également de **deux espaces de coworking**, la Giat Box et la Volca Box, qui offrent un **lieu de travail de proximité** pour les actifs et les indépendants. Ils limitent la nécessité de déplacements quotidiens vers les centres urbains, tout en renforçant l'attractivité résidentielle et en soutenant la vie économique locale.

À l'échelle nationale, le télétravail illustre le potentiel de la démobilité. Une journée de télétravail permet d'éviter en moyenne 4,5 kg de CO₂ liés aux trajets domicile-travail. Selon l'ADEME, un jour de télétravail hebdomadaire pourrait réduire 271 kg de CO₂ par an et diminuer de près de 39 % le kilométrage parcouru pour les déplacements domicile-travail. Cela représente aussi un gain de temps significatif pour les individus, ainsi que des économies financières sur les coûts de transport.

Localisation des Maisons France Services et des espaces de coworking



K. Analyse AFOM - Offre et services de mobilité

Atouts

- Un réseau routier principal assurant une bonne accessibilité externe, complété par un maillage secondaire qui dessert l'ensemble des communes.
- Une offre de transport collectif existante, avec des lignes Cars Région structurantes reliant les grands pôles extérieurs, ainsi que plusieurs dessertes scolaires couvrant le territoire.
- La présence de dispositifs de mobilité solidaire déjà actifs (Tous Mobiles, Plateforme Mobilité 63), soutenus par l'implication bénévole et associative.
- Des expérimentations locales de location solidaire et d'autopartage, témoignant d'une dynamique d'innovation.
- Un réseau de covoiturage solidaire performant, qui répond pleinement aux besoins d'une partie de la population.
- Une ligne de train encore en état (Clermont–Ussel / Le Mont-Dore), offrant un potentiel de réutilisation.

Opportunités

- Développement des expérimentations de services durables et solidaires (location solidaire, autopartage électrique).
- Évolution des mentalités et des pratiques, avec une ouverture croissante aux mobilités partagées et durables.
- Expérimentation de dispositifs innovants comme l'autostop organisé.
- Intégration de la mobilité dans les stratégies touristiques (navettes, parkings relais, services dédiés).
- Création de pôles d'échanges multimodaux dans les centralités.
- Déploiement d'outils numériques centralisés pour simplifier l'information et l'accès aux services.
- Accès à des financements extérieurs (régionaux, nationaux, européens) pour soutenir l'innovation.

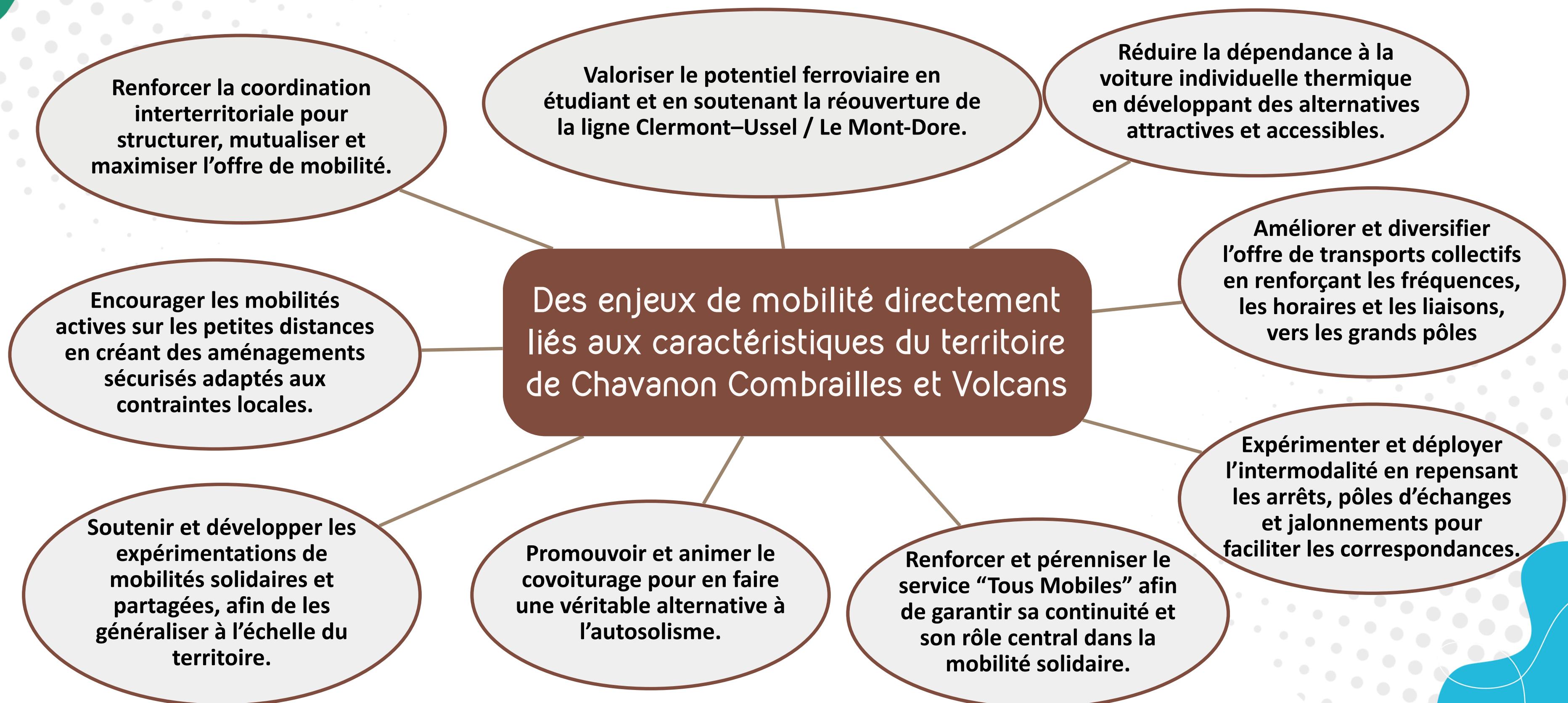
Faiblesses

- Une dépendance à la voiture individuelle thermique, fortement ancrée dans les habitudes de déplacement.
- Des horaires et des fréquences peu adaptés, avec des amplitudes restreintes et une attractivité limitée (temps de trajet longs, correspondances réduites), ne répondant pas toujours aux besoins des actifs, des étudiants ou des usagers liés à la santé.
- Des secteurs non desservis et un manque de liaisons structurantes, notamment nord-sud, accentuant des inégalités d'accès à la mobilité.
- Une intermodalité limitée, avec des arrêts et espaces peu adaptés
- Un déficit d'aménagements sécurisés pour les mobilités actives, limitant leur pratique au quotidien.
- Une lisibilité et une centralisation de l'information encore perfectibles, rendant l'offre moins visible pour les usagers.
- La fragilité de certains services solidaires, dépendants du bénévolat et de financements publics.

Menaces

- Baisse de l'engagement bénévole, fragilisant la continuité des services solidaires.
- Hausse des coûts de l'énergie et de l'exploitation, mettant sous pression la pérennité des services.
- Dépendance aux financements externes, rendant incertain le maintien ou le développement de l'offre.
- Multiplication des outils et dispositifs non coordonnés, générant de la complexité et de la confusion pour les usagers.
- Risque d'accentuation des fractures sociales, si les besoins des publics les plus fragiles ne sont pas couverts.

L. Synthèse des enjeux sur l'offre et les services de mobilité



Troisième partie du diagnostic

4

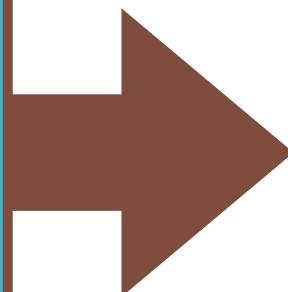
Diagnostic comportemental : pratiques,
contraintes et besoins en matière de
mobilité



A. Introduction et méthode spécifique

Objectifs :

- Analyser les pratiques de mobilité des habitants : comprendre comment ils se déplacent, à quelle fréquence, pour quels motifs et vers quelles destinations.
- Identifier les modes de déplacement utilisés et leurs spécificités selon les profils et les situations (voiture individuelle, covoiturage, transport collectif, modes actifs...).
- Évaluer la connaissance et la perception de l'offre de mobilité : mesurer le degré d'information sur les services existants et recueillir leur appréciation sur l'accessibilité, la qualité et la pertinence de l'offre.
- Mettre en évidence les contraintes et freins rencontrés : repérer les obstacles liés à l'offre de services, à la situation personnelle des habitants ou aux caractéristiques géographiques du territoire.
- Recueillir et analyser les besoins prioritaires : distinguer les attentes quotidiennes et occasionnelles, afin d'orienter la stratégie de mobilité.
- Repérer les leviers d'action mobilisables : dispositifs existants à renforcer, initiatives innovantes ou opportunités à développer.
- Impliquer et concerter les partenaires professionnels et institutionnels afin de croiser leurs retours avec ceux des habitants et d'enrichir l'analyse.



Sources mobilisées :



Questionnaire mobilité



Entretiens et observations de terrain

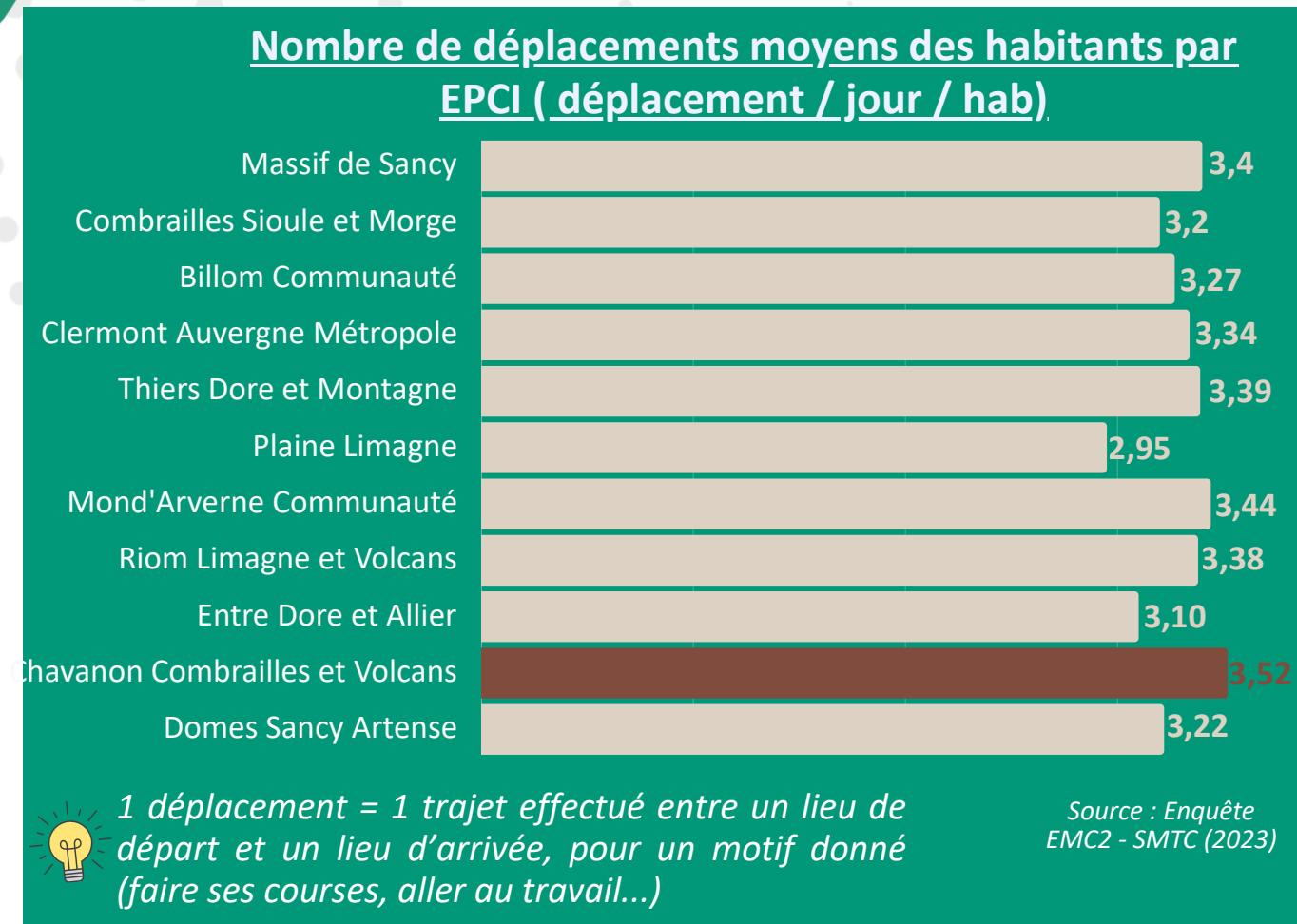
La Grande enquête mobilité (EMC²) : enquête externe mené par le SMTC-AC et certifiée par le CEREMA, reposant sur un échantillonnage représentatif. Elle compile plusieurs données sur les pratiques, modes et motifs de déplacements qui peuvent être analysées à différentes échelles

Enquête mobilité CCV : mené en interne par la communauté de communes, comprend deux volets : un pour les habitants et un pour les communes. Il apporte des données précises sur des questions ciblées, en complément de l'EMC².

DiagGo : outil de mise en valeur et de visualisation de données en libre accès.

Entretiens et observations de terrain : apportent un regard qualitatif et contextualisé sur les pratiques et besoins de mobilité.

B. Mobilité des résidents



- Des déplacements globalement en baisse sur tous les territoires depuis 2012
- Les 18-24 ans sont les plus mobiles avec 5,51 déplacements/jour/personne
- La mobilité diminue progressivement avec l'âge : elle passe de 3,57 déplacements/jour chez les 50-64 ans à 2,33 pour les 65-74 ans, puis chute à 1,85 chez les 75 ans et plus.

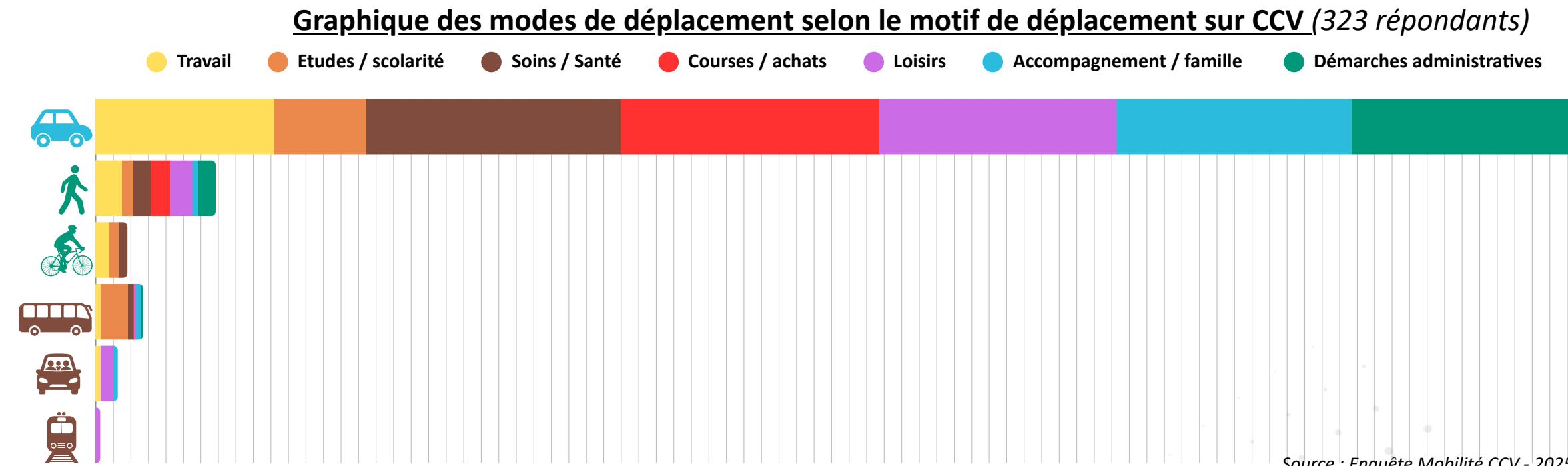
Selon la grande enquête mobilité du SMTC-AC (2022), les habitants de Chavanon Combrailles et Volcans effectuent en moyenne 3,52 déplacements par jour, soit l'un des taux les plus élevés du périmètre d'enquête. La distance quotidienne parcourue atteint 31 km, ce qui figure parmi les plus importantes, avec une moyenne de 9,7 km par déplacement. Pourtant, la durée moyenne par trajet reste limitée à 18 minutes, ce qui porte le temps total quotidien à environ 49 minutes. Ce profil traduit des trajets rapides, souvent réalisés en voiture, sur des axes fluides mais couvrant des distances relativement longues. Cela souligne l'importance de disposer de moyens de transport rapides pour relier efficacement des points éloignés, rôle aujourd'hui principalement assuré par la voiture, mais qui pourrait aussi être tenu par d'autres modes si leur fréquence et leur vitesse leur permettaient de rivaliser avec l'automobile.

La répartition des déplacements montre que 57 % sont effectués par des travailleurs à temps plein ou partiel, alors qu'ils ne représentent que 43 % de la population. Les trajets domicile-travail s'orientent à la fois vers les bassins d'emploi régionaux (Clermont-Ferrand, Ussel, Riom) et vers des emplois situés à l'intérieur du territoire, mais souvent éloignés des lieux de résidence en raison de la dispersion de l'habitat. À l'autre extrémité du spectre, 65 % des personnes immobiles sur une journée donnée sont des retraités, confirmant un lien étroit entre l'âge, le rythme de vie et la demande de mobilité. La mobilité diminue nettement avec l'âge : 3,57 déplacements/jour chez les 50-64 ans, 2,33 pour les 65-74 ans et seulement 1,85 au-delà de 75 ans. À l'inverse, les 18-24 ans sont les plus mobiles avec 5,51 déplacements/jour, portés par les études, l'entrée dans la vie professionnelle et une activité sociale plus soutenue.

Ces constats révèlent un besoin d'adapter l'offre aux réalités des différents groupes de population. Pour les actifs, il s'agit de proposer des solutions fiables et compétitives en temps de parcours, connectant efficacement zones résidentielles et pôles d'emploi internes comme externes. Pour les seniors, la priorité est de maintenir une mobilité de proximité favorisant l'autonomie et l'accès aux services. Les jeunes, très mobiles, peuvent être un public moteur pour expérimenter des alternatives à la voiture. Globalement, la forte dépendance à l'automobile et les distances importantes parcourues renforcent la nécessité de développer des modes alternatifs, tout en s'appuyant sur certaines opportunités : axes routiers fluides, proximité de gares ou d'arrêts structurants, et articulation possible avec des solutions partagées ou intermodales.

C. Modes de déplacements

Selon la grande enquête mobilité du SMTC-AC (2022), la voiture occupe une place prépondérante dans les déplacements des habitants de Chavanon Combrailles et Volcans : elle représente 71 % des trajets effectués et plus de 90 % des distances parcourues. En moyenne, chaque déplacement en voiture couvre 13 kilomètres et dure environ 15 minutes. Utilisée aussi bien pour des trajets courts que longs, elle joue un rôle polyvalent, accessible à tout moment et vers toutes les destinations. Cette domination est encore plus marquée chez les jeunes : 91 % des déplacements des 18-24 ans se font en voiture, contre 79 % pour les 24-49 ans, avec plus de cinq trajets quotidiens en moyenne pour les plus jeunes.



Source : Enquête Mobilité CCV - 2025

Ce constat s'explique par la dispersion de l'habitat, la concentration des emplois et services dans quelques pôles éloignés, ainsi qu'une offre alternative perçue comme peu compétitive en termes de rapidité et de fréquence. Les modes actifs (marche et vélo) représentent quand même 27 % des déplacements, mais seulement 1,7 % de la distance parcourue. La marche reste cantonnée aux trajets de proximité (800 m et 10 minutes en moyenne) et demeure marginale pour la plupart des habitants, hormis chez les jeunes retraités où elle atteint 60 % des déplacements, traduisant un mode de vie davantage centré sur les besoins locaux. Le vélo, quant à lui, est encore très peu pratiqué puisque 77 % des habitants déclarent ne jamais l'utiliser. Les modes collectifs (Cars Région, train, réseaux urbains) comptent pour seulement 2 % des déplacements mais près de 8 % de la distance parcourue, ce qui traduit un usage concentré sur les trajets longs (22 km en moyenne, 43 minutes). Leur faible part modale (3 % des trajets) s'explique par des horaires et des fréquences jugés inadaptés, des connexions insuffisantes avec les réseaux urbains et des accès parfois difficiles aux arrêts. À cela s'ajoute la faiblesse du covoitage et l'absence quasi totale d'intermodalité (0,83 % des trajets), ce qui limite la combinaison efficace de plusieurs modes.

Ainsi, le territoire se trouve dans une dépendance structurelle à l'automobile, renforcée par ses caractéristiques géographiques et la faible attractivité des alternatives. Cette dépendance entraîne une vulnérabilité accrue face aux hausses du coût du carburant, un risque d'exclusion pour les publics non motorisés (personnes âgées, jeunes, ménages modestes) et un impact environnemental important. Les enjeux consistent donc à proposer des alternatives crédibles pour les trajets longs (cars régionaux mieux adaptés, rabattements vers le ferroviaire), tout en améliorant la mobilité de proximité grâce au renforcement des services dans les bourgs et à la promotion des mobilités actives. Enfin, diversifier les pratiques suppose de développer des leviers complémentaires tels que le covoitage organisé, l'intermodalité (parkings relais, connexions vélo-bus ou vélo-train) ou encore le vélo à assistance électrique. La réussite de ces actions repose sur une adaptation fine aux contraintes de faible densité afin d'élargir durablement les marges de choix en matière de mobilité.



Les enseignements présentés sur cette slide sont issus d'un atelier du comité des partenaires de la mobilité, qui avait pour objectif de faire ressortir les perceptions de chaque participant autour de différents modes de transport présents ou à développer sur notre territoire, et d'exprimer les potentiels de renforcement de cette offre.



La voiture individuelle c'est...

+

- Une liberté (x3)
- Un besoin
- Une pratique pratique)
- Une indispensable
- Une facilité (x2)
- Une solution sans contrainte
- Aller où je veux, quand je veux
- Plus simple quand on se déplace beaucoup dans la journée, avec des enfants.

-

- Un coût trop cher (x4)
- Un coût d'entretien élevé
- Trop polluant



Le covoiturage c'est...

-

- Une limite en cas d'horaires décalés
- Avant tout une pratique informelle qui ne passe pas par les plateformes
- Compliqué à mettre en place sur le territoire pour aller au travail
- Un manque d'organisation qui rend la pratique floue

+

- Une rencontre
- Un échange
- Un lien social
- Un bénéfice plus important sur les longs trajets
- Une pertinence quand les horaires sont communs
- Un outil précieux à développer

Les leviers d'action :

- Faire en sorte qu'on puisse se déplacer aussi simplement et facilement qu'en voiture via d'autres modes de transport
- Un changement de mentalité sur l'électrique grâce à l'expérimentation

Les leviers d'action :

- Un changement des mœurs en montrant les bienfaits de la pratique
- Une promotion accrue des plateformes comme la plateforme régionale
- Une structuration et une organisation renforcées
- Un développement de trajets types de covoiturage (ex. déplacements domicile-travail en direction de Clermont-Ferrand)

La voiture individuelle reste centrale dans les représentations : elle incarne avant tout la liberté, la souplesse et l'adaptation aux contraintes familiales ou professionnelles. Mais ce statut de mode dominant s'accompagne d'un paradoxe : son coût croissant, son impact environnemental et sa dépendance structurelle aux carburants en font une solution de moins en moins soutenable. Les leviers d'action se situent donc dans l'accompagnement d'un changement progressif : offrir de vraies alternatives crédibles, faciliter l'usage des autres modes et encourager la transition vers l'électrique par l'expérimentation et la sensibilisation.

Le covoiturage est jugé pertinent pour des trajets réguliers et longs, comme les déplacements domicile-travail, et apprécié pour son aspect social et collectif. Mais il reste une pratique peu intégrée dans les habitudes : souvent informelle, peu promue et encore marginale. Pour devenir une véritable alternative à la perte de soutenabilité de la voiture individuelle, il doit être mieux accompagné : incitations financières, promotion renforcée, formalisation de trajets-types (ex. vers Clermont-Ferrand). Bien soutenu, il pourrait contribuer à ancrer la mobilité partagée dans les pratiques locales.

Le train c'est...

- Possible sur le territoire avec la gare de Pontgibaud et une ligne en état de fonctionnement
- Un espoir (x2)
- Un mode économique
- Un mode écologique
- Un mode convivial
- Un mode confortable



- Une utopie
- Un manque de lignes de proximité ouvertes
- Compliqué à mettre en œuvre
- Pas assez rapide pour rejoindre Clermont-Ferrand



- Un bénéfice santé (x2)
- Un bien-être / un plaisir
- A développer sur CCV car le territoire attrayant pour le cyclo-tourisme
- Une pratique agréable, écologique et relaxante
- Un mode pas cher
- Utile pour les déplacements de proximité



- Un usage marginal
- Une insécurité / une pratique dangereuse
- Une méconnaissance des itinéraires via les chemins
- Un manque de structures adaptées (ex. pistes cyclables, pas de location de vélos...)
- Une topographie locale limitante
- Un éloignement des commerces en temps



- Une tranquillité (x3)
- Ne pas se préoccuper d'où on gare ça voiture, et ne pas avoir à conduire en ville
- Un usage réaliste à l'échelle de notre territoire
- Un potentiel de développement à horizon 2030-2035, via le projet SERM



- Un manque de flexibilité (x3)
- Un manque d'horaires et de fréquences (x5)
- Un manque d'arrêts dans certaines communes (x3)
- Un confort insuffisant
- Une accessibilité réduite
- Une offre pas adaptée aux contraintes horaires de travail

Les leviers d'action :

- Se battre pour maintenir et développer l'offre
- Renforcer les liens entre régions et territoires
- Envisageable si la fréquence et le cadencement sont suffisamment importants

Le train est perçu de manière ambivalente : pour certains, la gare de Pontgibaud incarne une vraie opportunité et nourrit l'espoir d'un mode écologique, économique et confortable. Pour d'autres, il reste associé à une certaine utopie, car jugé compliqué à mettre en œuvre et insuffisamment présent dans les pratiques locales. Ces perceptions révèlent un attachement fort à ce mode, mais aussi la nécessité de renforcer son rôle concret pour qu'il devienne une alternative crédible dans le quotidien des habitants.

Les mobilités actives c'est...



- Un bénéfice santé (x2)
- Un bien-être / un plaisir
- A développer sur CCV car le territoire attrayant pour le cyclo-tourisme
- Une pratique agréable, écologique et relaxante
- Un mode pas cher
- Utile pour les déplacements de proximité



- Un usage marginal
- Une insécurité / une pratique dangereuse
- Une méconnaissance des itinéraires via les chemins
- Un manque de structures adaptées (ex. pistes cyclables, pas de location de vélos...)
- Une topographie locale limitante
- Un éloignement des commerces en temps

Les leviers d'action :

- Un changement progressif de regard sur les mobilités douces
- Une éducation et un encouragement à la pratique
- Des aménagements sécurisés (x2), notamment vers les bourgs-centres
- Une reprise des petits trajets à vélo ou à pied

Les mobilités actives sont associées à la santé, au bien-être et au plaisir, mais restent marginales dans les usages quotidiens, freinées par l'insécurité, la distance et le manque d'aménagements. L'enjeu est de les banaliser par de petits trajets et de les rendre visibles comme une solution simple et accessible, au-delà de la pratique de loisir.

Les lignes de bus Car Région c'est...



- Une tranquillité (x3)
- Ne pas se préoccuper d'où on gare ça voiture, et ne pas avoir à conduire en ville
- Un usage réaliste à l'échelle de notre territoire
- Un potentiel de développement à horizon 2030-2035, via le projet SERM



- Un manque de flexibilité (x3)
- Un manque d'horaires et de fréquences (x5)
- Un manque d'arrêts dans certaines communes (x3)
- Un confort insuffisant
- Une accessibilité réduite
- Une offre pas adaptée aux contraintes horaires de travail

Les leviers d'action :

- Une communication renforcée sur les lignes
- Plus de liens avec Clermont-Ferrand
- Un complément pour les lignes isolées (type « Totoom »)
- Un accompagnement à l'utilisation des transports en commun dans Clermont-Ferrande pour les publics en difficulté

Elles sont perçues comme rassurantes, mais souvent vues comme trop rigides face aux contraintes du quotidien. Plus qu'un simple problème d'horaires, c'est leur manque de lisibilité et de connexion avec les autres réseaux qui limite leur usage. Pour en changer l'image, il s'agit de les inscrire dans une logique de complémentarité et d'en montrer l'utilité réelle dans certaines situations de mobilité.

D. Destination des déplacements

En interne :

Répartition des flux entre flux internes, flux d'échanges et flux externes sur CCV (%)



Source et réalisation : Enquête EMC2 - SMTC (2023)

Top 5 des centres-bourgs fréquentés pour les courses et démarches du quotidien :

Selon l'enquête mobilité interne de CCV 323 répondants

- 1 **Pontgibaud** (104 répondants)
- 2 **Pontaumur** (76 répondants)
- 3 **Bourg-Lastic** (50 répondants)
- 4 **Giat** (30 répondants)
- 5 **Les Ancizes-Comps** (20 répondants)

Un maillage de centralités au cœur des déplacements de proximité

60% des déplacements internes en voiture

Les déplacements internes représentent une composante majeure des mobilités dans Chavanon Combrailles et Volcans. Avec **73 % des trajets réalisés à l'intérieur du territoire**, soit près de 31 000 déplacements par jour, la communauté de communes se distingue par **un ancrage local très fort**. Ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il s'agit d'un territoire rural, marqué par l'absence de grands bassins d'emplois et par une dispersion géographique des services. Comparée à ses voisines (60 % seulement de déplacements internes dans Dômes Sancy Artense et moins de 50 % en Plaine Limagne ou Combrailles Sioule et Morge), la communauté de communes affirme sa capacité à fonctionner **comme un bassin de vie relativement autonome**, traduisant la volonté de **maintenir une proximité dans l'accès aux services et la fréquentation des centralités locales**.

L'organisation de ces flux repose avant tout sur **les quatre bourgs-centres structurants locaux** : Pontgibaud, Pontaumur, Bourg-Lastic et Giat, qui **concentrent largement la majorité des déplacements internes quotidiens**. Ces centralités locales, fortement sollicitées pour les achats, la scolarité ou les démarches, constituent les véritables pôles d'attraction du territoire. Les résultats de l'enquête mobilité confirment ce rôle : parmi les 323 répondants, plus de 100 citent Pontgibaud comme destination régulière, 76 Pontaumur, 50 Bourg-Lastic et 30 Giat. Viennent ensuite des bourgs-centres de proximité, qui absorbent une part plus réduite mais néanmoins essentielle des flux, en maintenant une offre locale de commerces et de services dans les espaces plus périphériques, et enfin quelques bourgs extérieurs situés en limite du territoire, sollicités par les communes frontalières.

Ce maillage hiérarchisé, à la fois structurant et équilibré, constitue un atout majeur pour la communauté de communes. Il permet de répartir les flux sur plusieurs polarités locales et de **limiter la "fuite" des déplacements vers des pôles extérieurs**, en particulier Clermont-Ferrand, Ussel ou Rochefort-Montagne par exemple. Les habitants trouvent ainsi une part importante de leurs besoins dans le périmètre communautaire, ce qui contribue à la cohésion territoriale et au maintien de la fréquentation des centralités locales.

Enfin, il convient de souligner que près de **60 % de ces déplacements internes se font en voiture**. Si cela traduit encore une forte dépendance à l'automobile, cela confirme aussi que le maillage actuel des centralités joue un rôle de proximité : en réduisant les distances nécessaires pour accéder aux services, il crée des conditions favorables à l'émergence progressive d'autres formes de mobilité pour les trajets du quotidien.

Les déplacements d'échanges :

Les déplacements d'échanges représentent une part significative des mobilités sur Chavanon, Combrailles et Volcans. Ils concernent plus d'un quart des déplacements totaux et traduisent **une dépendance partielle à des flux externes** (21 % vers le reste du Puy-de-Dôme et 5 % vers la Nouvelle-Aquitaine, notamment vers Ussel, Aubusson et Auzances). Ces mobilités interterritoriales, bien que partielles, se distinguent **par leur longueur et leur caractère plus contraignant**, révélant des besoins spécifiques en matière de santé, d'emploi ou de formation. Motif par motif, l'analyse confirme cette logique. par exemple, pour les soins de proximité, l'offre interne reste largement suffisante : 86 % des consultations chez le médecin généraliste ont lieu à l'intérieur de la communauté de communes, le plus souvent dans les bourgs structurants du territoire où sont implantées des maisons de santé. À l'inverse, les soins spécialisés révèlent une dépendance marquée vers l'extérieur, puisque 61 % des répondants se déplacent hors du territoire, principalement à Clermont-Ferrand qui concentre à elle seule près de la moitié de ces mobilités. Les courses principales et les loisirs traduisent une situation intermédiaire, avec des parts relativement équilibrées entre interne et externe (45 % contre 55 % pour les courses, 48 % contre 52 % pour les loisirs), mais la centralité de Clermont-Ferrand reste déterminante puisqu'elle regroupe à elle seule près d'un quart des flux liés à ces motifs.

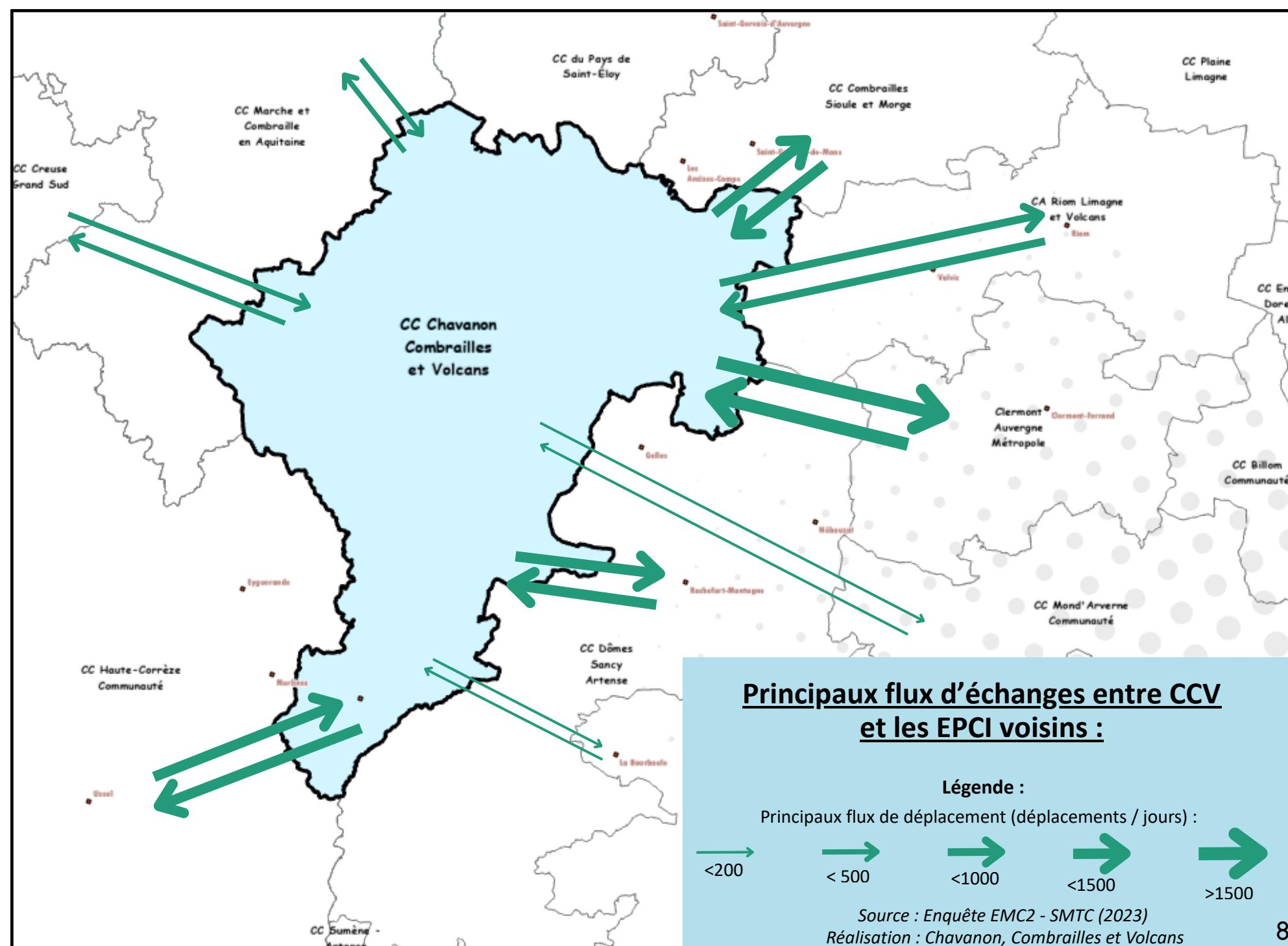
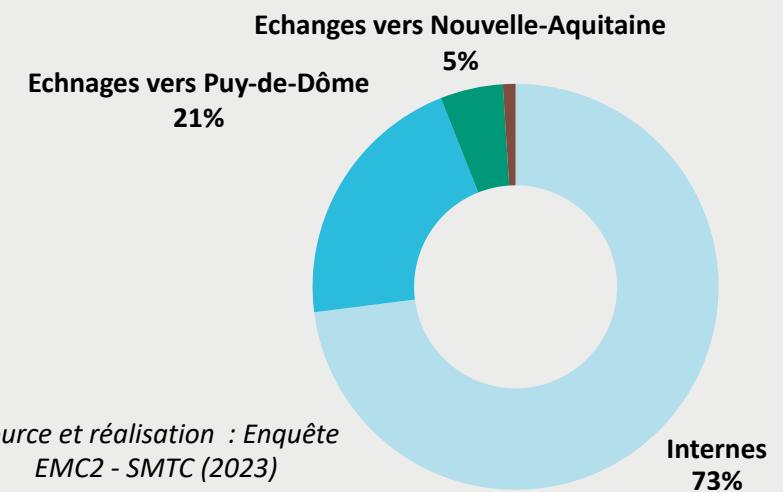
La cartographie des échanges illustre également une hiérarchisation claire : certains flux dépassent 1 500 déplacements quotidiens tandis que d'autres demeurent beaucoup plus faibles (moins de 200). L'ensemble reste néanmoins équilibré puisque tout déplacement aller implique presque systématiquement un retour. **Le territoire se structure ainsi autour d'un équilibre fragile : des bourgs-centres et un réseau local encore fonctionnels pour les besoins essentiels, mais une dépendance forte vis-à-vis de Clermont-Ferrand et, dans une moindre mesure, de pôles extérieurs importants comme Riom ou Ussel.**

Ces constats mettent en évidence plusieurs enjeux. Le premier est de **consolider l'offre locale afin de réduire les mobilités contraintes**. Le second concerne **l'amélioration des liaisons vers les pôles extérieurs comme Clermont-Ferrand, Riom et Ussel**, qui resteront des destinations incontournables pour l'accès à la santé, aux achats et aux loisirs.

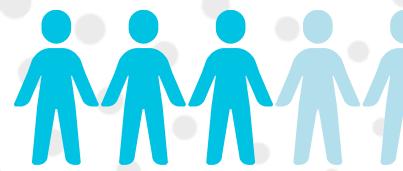


Un déplacement d'échange a son point de départ ou son point d'arrivée sur la territoire de Chavanon, Combrailles et Volcans

Répartition des flux sur CCV entre flux internes, flux d'échanges et flux externes (%)



E. Connaissance et perception de l'offre



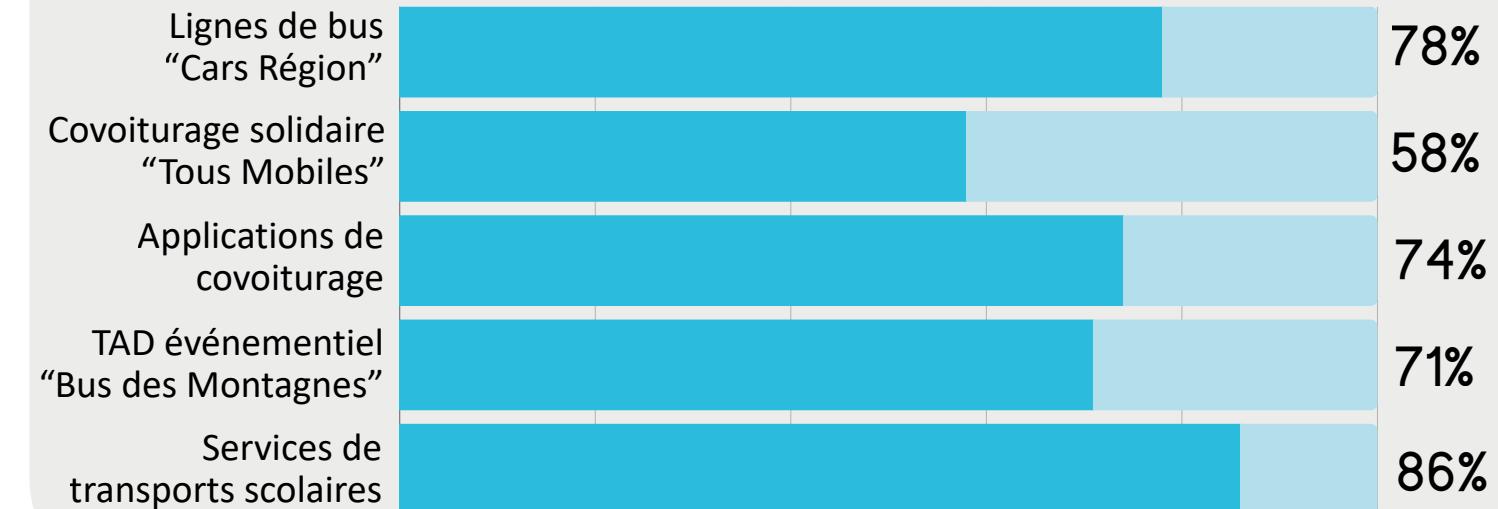
Pour 2 personnes interrogés sur 5, le manque de connaissance sur l'offre existante est vue comme un frein à la mobilité

« Une application pour smartphone, pensée pour le milieu rural, aiderait à mieux connaître les services existants. »



« Il faudrait faciliter la communication sur les services déjà en place et les adapter aux besoins et aux évolutions des déplacements. »

Connaissance des offres et services de mobilité mises en place sur le territoire de CCV (en %)



Source : Enquête EMC2 - SMTC-AC (2023)

La connaissance de l'offre est une condition essentielle pour faire évoluer les pratiques de mobilité. Si l'information n'est pas claire, accessible et partagée, les habitants ne peuvent pas utiliser pleinement les services existants, ni se les approprier collectivement. Or, l'enquête montre que **deux personnes sur cinq considèrent que ce manque de connaissance constitue un frein à leurs déplacements**, ce qui réduit fortement l'impact des dispositifs déjà en place.

Le détail par service illustre bien cette situation. **Le covoiturage solidaire « Tous Mobiles » est ignoré par 42 % des répondants**, alors qu'il vise justement à répondre aux fragilités du territoire en offrant des déplacements à moindre coût. Le transport à la demande événementiel « Bus des Montagnes » est également peu connu (30 %), ce qui réduit sa capacité à jouer son rôle d'outil de convivialité et de valorisation des évènements locaux. **Les applications de covoiturage, encore méconnues par 26 % des enquêtés**, peinent à dépasser les usages informels alors qu'elles pourraient structurer des pratiques régulières. Plus surprenant encore, **22 % des répondants déclarent ne pas connaître les lignes de bus « Cars Région »**, qui représentent pourtant l'armature principale et la plus visible du transport collectif. Enfin, **14 % disent ignorer l'existence des services de transport scolaire**, pourtant utilisés quotidiennement par de nombreuses familles, ce qui souligne une fracture entre l'existence des services et leur appropriation réelle.

Les témoignages recueillis confirment ces difficultés. Certains habitants évoquent **la nécessité d'une application ou d'un guide mobilité pour centraliser l'information, et insistent sur l'importance de mieux communiquer et d'adapter l'offre aux pratiques quotidiennes**.

Ces constats révèlent des enjeux majeurs. **Améliorer la visibilité des services apparaît comme une priorité**, car sans communication efficace, leur potentiel d'usage reste inexploité. Mais l'enjeu dépasse la diffusion d'informations : il s'agit de permettre **une véritable appropriation collective**. Connaître l'offre, c'est la reconnaître comme une ressource commune et participer à son développement. À défaut, les dispositifs risquent de rester marginaux, confortant l'idée que l'autosolisme demeure la seule option viable. Transformer l'information en levier de changement culturel devient ainsi une condition essentielle pour diversifier durablement les pratiques de mobilité.

F. Contraintes et freins

Les freins et contraintes de mobilité présentés ici s'appuient sur un ensemble de données quantitatives et surtout qualitatives issues de l'enquête réalisée auprès des habitants, de l'enquête conduite auprès des communes, ainsi que des nombreux entretiens et échanges menés avec les partenaires et acteurs de la mobilité. Ces constats ont ensuite été regroupés par grandes thématiques, afin de mettre en évidence de manière structurée les principaux obstacles rencontrés sur le territoire et les difficultés récurrentes exprimées par les différents répondants.

1

Trop peu d'alternatives viables à la voiture individuelle thermique

- Le covoiturage reste difficile à organiser pour les trajets du quotidien, principalement en raison des «contraintes horaires» et de la «multiplication des déplacements» liés aux courses, aux enfants ou au travail.
- Les usagers potentiels pointent également «le manque de covoitureurs inscrits sur les plateformes» et la «faible interconnaissance entre usagers», ce qui freine la mise en relation et limite la pratique.
- Pour les mobilités électriques, certains habitants évoquent un «manque de bornes de recharge» et des «distances trop importantes à parcourir», ce qui alimente une certaine crainte vis-à-vis de son usage.
- «Le manque de flexibilité» lié aux horaires fixes rend ce mode de transport contraignant pour une partie des usagers.

2

Des lignes de bus insuffisantes et inadaptés aux besoins des habitants

- La fréquence de certaines lignes est jugée trop faible, ce qui empêche leur utilisation pour des besoins spécifiques.
- Les horaires sont perçus comme «mal adaptés pour se rendre au travail ou à ses études sur Clermont-Ferrand», limitant fortement leur usage (pour 43,1 % des habitants sondés).
- Pour plusieurs travailleurs en horaires décalés, l'offre trop restrictive actuelle ne répond pas à leurs besoins.
- «De nombreuses communes ne sont pas desservies», ce qui oblige à un report systématique sur la voiture.
- Enfin, la multiplication des trajets familiaux et la diversité des besoins quotidiens compliquent le recours aux transports collectifs

3

Une trop faible connexion avec les pôles urbains et les grands réseaux de transport

- Le territoire ne dispose pas de desserte ferroviaire permettant de rejoindre rapidement les grands réseaux urbains.
- Les liaisons en bus vers Clermont-Ferrand sont perçues comme «n'ayant pas un assez haut niveau de fréquence pour répondre aux besoins quotidiens», ce qui empêche d'envisager un usage régulier.
- Certaines connexions sont inexistantes vers des pôles de proximité jugés essentiels, comme Riom ou Les Ancizes. L'absence de desserte vers Riom est notamment considérée comme un frein majeur par de nombreux habitants.
- L'absence de «correspondances fiables avec les autres réseaux de transport» décourage l'intermodalité et limite les possibilités de combiner plusieurs modes.

4

Manque global de prise en compte des mobilités douces.

- Les cheminements sécurisés pour piétons et cyclistes sont « inexistant sur le territoire ».
- « Le relief contraignant et les longues distances » rendent le vélo difficile à envisager au quotidien.
- « Sans aide ni service dédié, tester ou acheter un vélo électrique reste financièrement compliqué ».
- Les routes départementales, sont jugées par plusieurs usagers potentiels des modes actifs comme « trop dangereuses ».

5

Des contraintes individuelles et sociales qui freinent l'accès à la mobilité

- Les problèmes de santé ou de mobilité réduite empêchent certains habitants d'assurer leurs déplacements (12,9 % des habitants ayant renoncé à un déplacement).

6

Des difficultés liées à l'accès au permis et à la formation

- Le manque d'auto-écoles sur le territoire et ses alentours oblige à « se déplacer loin pour apprendre à conduire », ce qui complique l'accès au permis.
- Le coût du permis est jugé « trop élevé » et les « délais d'attente trop longs », freinant l'autonomie des jeunes.
- Le manque de clarté et d'adaptation des horaires vers Clermont-Ferrand complique l'accès aux formations supérieures, notamment pour les jeunes sans permis.

7

Une absence partielle de solutions pour certains publics vulnérables

- Certaines personnes âgées « souffrent de difficultés pour se déplacer », notamment lorsqu'elles ne peuvent plus conduire.
- 38,9 % des communes interrogées estiment que les ménages en situation de précarité ne disposent pas de solutions accessibles pour répondre à leurs besoins de mobilité.
- 33,3 % des communes interrogées considèrent que les personnes en situation de handicap ne trouvent pas de services réellement adaptés à leurs besoins spécifiques.

8

Solidarité et aide locale informelle limitée

- Certains habitants en difficulté de mobilité renoncent à se déplacer, faute de « solution d'aide ponctuelle » pour les accompagner, ce qui accentue leur isolement.
- La dépendance aux proches ou aux voisins apparaît comme une solution fragile, certains soulignant que « l'entraide ne peut pas toujours durer » et qu'elle « n'est pas accessible à tous de la même manière ».
- Le « manque de solidarité locale » est quelques fois évoqué, les réseaux informels (voisinage, famille) étant jugés trop fragiles pour répondre aux besoins réels.

9

Des contraintes économiques liées aux déplacements

- Une part importante de la population ne dispose pas de véhicule personnel ni de permis de conduire, ce qui limite fortement son autonomie. C'est d'ailleurs la première raison citée par 34,3 % des habitants ayant déjà renoncé à un déplacement.
- Le coût des déplacements (carburant, abonnements, locations...) est jugé « trop élevé », constituant un frein majeur (pour 10 % des habitants ayant déjà renoncé et pour 34 % des communes). Pour beaucoup, « le prix des transports reste dissuasif ».
- Le recours aux taxis est également perçu comme « bien trop cher » par certains publics en difficulté, ce qui pousse soit à chercher des alternatives très limitées, soit à renoncer à certains déplacements.

10

Éloignement et accessibilité limitée aux services et commerces

- « L'éloignement des premiers commerces et services constitue un frein majeur aux déplacements », en particulier pour les habitants des villages les plus isolés.
- Pour certains habitants, il est « difficile d'aller dans les bourgs voisins sans véhicule », même pour des besoins courants.
- « La distance des centres urbains comme Clermont-Ferrand » constitue une contrainte forte lorsqu'il faut accéder aux grands commerces ou à des services spécialisés.
- L'absence d'alternatives crédibles à la voiture individuelle thermique, que ce soit pour se déplacer entre les communes du territoire ou pour rejoindre l'extérieur, est également identifiée comme un frein majeur.

11

Manque d'information et de communication sur la mobilité

- « On n'a pas une information claire et accessible sur l'offre », ce qui freine l'appropriation des services (pour 22% des communes et 40,3% des habitants).
- La dispersion des données (horaires, arrêts, conditions) donne le sentiment que « chacun doit se débrouiller pour comprendre comment ça marche ».
- Beaucoup soulignent qu'« on ne sait pas où chercher l'information » pour se déplacer autrement qu'en voiture.

12

Coordination insuffisante et lisibilité limitée de l'offre

- Beaucoup soulignent un « manque de lisibilité » lié à la multiplicité des acteurs (communes, intercommunalité, associations, Région), qui empêche de savoir vers qui se tourner.
- Le « manque de coordination entre les territoires » revient souvent, notamment dans la mise en œuvre de l'offre, l'articulation entre les services et leur promotion, ce qui limite l'efficacité et la visibilité des solutions existantes.

G. Besoins et leviers d'amélioration

L'analyse des besoins et des leviers d'amélioration s'appuie sur un ensemble de données qualitatives issues de plusieurs sources complémentaires : les enquêtes mobilités menées auprès des habitants et des communes, les entretiens réalisés avec différents acteurs du territoire, ainsi que les ateliers de concertation organisés lors du premier comité des partenaires de la mobilité. Ces éléments ont été regroupés et structurés par grandes thématiques, afin de faire ressortir de manière précise les attentes exprimées et les leviers potentiels pour améliorer la mobilité sur le territoire.

1

Développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle thermique

- Une partie significative des habitants (33 %) souligne la nécessité de développer le covoiturage sur le territoire, en proposant notamment de faciliter la mise en relation grâce à « un outil interactif pour déposer des annonces et aider les covoitureurs à se faire connaître ».
- L'auto-partage est également perçu comme un levier intéressant, même si pour certains répondants il est plus adapté à des habitants des bourgs que des villages.
- Quelques habitants et partenaires évoquent l'auto-stop organisé comme une solution simple et peu coûteuse. Pour un habitant de Pontaumur, «développer de l'autostop spontané pourrait être une bonne solution», tandis qu'un partenaire estime que «cette pratique peut également être très adaptée à un usage touristique». Dans ce sens, un usager propose même de «créer des abris sécurisés à des points stratégiques, équipés de panneaux, pour instaurer un climat de confiance».
- L'expérimentation de la mobilité électrique ressort aussi comme une piste d'action. Certains suggèrent «d'avoir de meilleures infrastructures de recharge» et de permettre aux habitants de tester des véhicules via des formules souples, comme la «location de voitures électriques sur de courtes durées ».
- Enfin, pour huit personnes, rouvrir la ligne de train est vu comme une action prioritaire, offrant une alternative crédible à l'usage exclusif de la voiture individuelle.

2

Améliorer la fréquence et l'adaptation des lignes de bus aux besoins locaux

- À de très nombreuses reprises, les habitants ont exprimé le besoin de «proposer plus de fréquence pour les bus de la Région, avec des horaires mieux adaptés aux besoins», notamment pour les déplacements liés au travail ou aux rendez-vous médicaux.
- Plusieurs répondants insistent aussi sur la création de liaisons en bus vers d'autres pôles du territoire comme Riom, Gerzat/Ladoux ou les Ancizes-Comps, la liaison vers Riom apparaissant comme la plus urgente pour les habitants.
- Le besoin «d'étendre l'amplitude horaire de certaines lignes» et de «faire circuler les cars le week-end» a également été souligné, afin de rendre possibles des déplacements liés aux loisirs, aux courses ou au shopping.
- Enfin, certains proposent de "développer des trajets à la demi-journée", pour élargir l'usage des transports collectifs au-delà du seul domicile-travail.

3

Renforcer les connexions avec les zones urbaines et les grands réseaux

- La création de navettes locales type TAD pour relier les communes sans transports en commun aux grands axes structurants est perçue comme une priorité par près de 50 % des répondants.
- Certains répondants localisent même des secteurs où le besoin pourrait être important «Créer un minibus reliant Herment à Giat, Pontaumur ou Bourg-Lastic» permettrait de désenclaver le cœur du territoire (un habitant d'Herment).
- «Remettre en marche le train et ouvrir de nouveau la gare de Pontgibauud» est évoqué comme une solution pour reconnecter le territoire au réseau ferroviaire et faciliter l'accès aux grandes villes.
- «Développer la fréquence des trajets vers les grands centres urbains» est jugé indispensable pour envisager un véritable report modal vers les transports collectifs.

4

Créer des aménagements sécurisés pour les mobilités douces et promouvoir la pratique

- «Sécuriser les déplacements piétons pour aller vers les centres-bourgs» revient plusieurs fois dans l'enquête mobilité. Pour certains, il faudrait aller plus loin, en créant « une voie verte sécurisée qui traverserait le territoire, ou des itinéraires sans voitures», un aménagement jugé utile par 17 % des répondants.
- «Développer des arceaux à vélo dans les bourgs et aux arrêts de bus» est pour certains une attente pour encourager les mobilités douces et l'intermodalité.
- La mise en place de points de location de vélos électriques, «pour de courtes ou de longues durées», est citée par une personne comme une piste intéressante.
- En complément, «une aide à l'achat de vélos électriques» est évoquée comme un besoin clé par plusieurs habitants.

5

Réduire les inégalités financières et économiques d'accès à la mobilité.

- Comme le souligne un actif de Bourg-Lastic : « Dans un territoire voisin, le covoiturage domicile-travail est en partie pris en charge. Pourquoi pas ici ? ». Cette remarque illustre une attente d'accompagnement financier pour lever les freins liés au coût du covoiturage.
- « Accompagner certains publics plus fragiles dans l'achat de vélos à assistance électrique ou de voitures électriques » revient régulièrement dans les réponses, les habitants soulignant que ces équipements restent coûteux et difficiles à envisager sans aide (actifs de Chapdes-Beaufort et de Villossanges).
- « Adapter les services de mobilité aux besoins changeants des gens » est également perçu comme indispensable pour garantir une offre qui reste pertinente et accessible face aux évolutions des modes de vie.
- Pour près d'un quart des communes interrogées, l'urgence prioritaire est de « rendre la mobilité accessible à tous », en particulier pour les publics vulnérables.

6

Faciliter l'accès au permis de conduire et à la formation

- « Mettre en place des aides pour financer le permis de conduire » est une proposition qui revient dans plusieurs retours, notamment pour aider les jeunes ou les personnes en difficulté.
- La piste d'« une auto-école sociale ou itinérante » a été évoquée par un partenaire, comme alternative à la diminution du nombre d'auto-écoles, afin d'éviter l'éloignement et de maintenir un accès local à la formation à la conduite.

7

Mettre en place des solutions adaptées pour les publics vulnérables

- Pour près d'un quart des communes interrogées, l'urgence prioritaire est de « rendre la mobilité accessible à tous », en particulier pour les publics vulnérables.
- Pour un maire du territoire, une priorité concerne les publics en situation de handicap, avec le développement « d'un service de transport à la demande adapté à ce type de public », permettant de répondre à leurs besoins spécifiques.
- L'idée d'« un transport à la demande dédié aux personnes âgées et étalement sur plusieurs reprises, notamment pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux à Clermont-Ferrand », a également été évoquée, ce besoin jugé crucial pour de nombreux acteurs.
- Enfin, la question de l'égalité d'accès aux soins est largement citée, plusieurs communes soulignant la priorité de « garantir l'accès à la santé pour tous », notamment pour les personnes âgées ou celles vivant dans les communes les plus isolées.

8

Renforcer le réseau de covoiturage solidaire « Tous Mobiles »

- Près de 30 % des habitants interrogés jugent pertinent de renforcer le covoiturage solidaire sur le territoire, signe d'une attente forte autour de cette solution.
- Pour un maire ayant répondu à l'enquête, l'enjeu est de « renforcer et consolider le réseau de bénévoles Tous Mobiles », jugé essentiel pour assurer la continuité et l'efficacité du service. Cette nécessité a également été confirmée lors d'échanges avec la Plateforme Mobilité et plusieurs partenaires locaux directement impliqués dans son fonctionnement.

9

Développer l'entraide locale et la solidarité pour accompagner les habitants fragiles

- L'idée de « favoriser l'interconnaissance entre personnes travaillant au même endroit (collège, entreprise, commune...) » a été mise en avant, afin de faciliter la mutualisation des trajets, notamment pour les déplacements domicile-travail.
- Pour un maire d'une petite commune rurale, il apparaît également essentiel de développer l'entraide et la solidarité à petite échelle, perçues comme des leviers concrets pour répondre aux besoins quotidiens de mobilité.

10

Rapprocher les habitants des commerces et des services du territoire

- Certains habitants expriment le besoin de « proposer des lignes de bus au départ des villages et à destination des centres-bourgs locaux» ainsi que de mettre en place « des navettes entre les communes du territoire », afin de faciliter les déplacements quotidiens.
- Pour deux maires sur les 21 interrogés, la priorité est de « rapprocher les services et commerces des habitants », mais aussi de « garantir un service de mobilité mieux adapté au parcours de soins ».
- Du côté des partenaires, l'expérimentation de navettes touristiques reliant les différents sites est vue comme une piste pertinente, permettant de favoriser l'accès aux richesses du territoire tout en limitant l'usage de la voiture individuelle.

11

Rendre l'offre de mobilité plus lisible par une meilleure information, communication et animation.

- Plusieurs habitants ont proposé de « développer un outil numérique qui recense et propose tous les moyens de transport utiles », certains allant jusqu'à évoquer la création « d'une application spécifique : comment se déplacer en milieu rural ? ».
- Le besoin de « mieux communiquer sur les moyens de transport existants » revient fréquemment (5 fois, dont 3 par des retraités), afin que chacun puisse connaître l'ensemble des solutions pour aller d'un point A à un point B.
- Des propositions mettent en avant la nécessité de mobiliser la population pour qu'elle « se sente plus concernée par les enjeux de mobilité », signe qu'une dynamique collective est attendue.
- Un point de vigilance concerne la multiplication des applications de covoiturage : plusieurs habitants souhaitent éviter le dédoublement des outils et « se recentrer sur une application qui combine tous les modes de déplacement ».
- Enfin, pour un tiers des maires interrogés, travailler sur la communication et l'information aux publics apparaît comme l'axe prioritaire pour améliorer la mobilité.

12

Favoriser la coordination entre acteurs pour créer des synergies et des solutions adaptées au territoire.

- Une réflexion commune sur la mise en correspondance des trajets en transports en commun entre les différents territoires, accompagnée d'une communication partagée, est perçue comme primordiale pour faciliter les trajets longs qui dépassent les frontières administratives.
- L'importance de travailler en partenariat avec des acteurs locaux, comme Combrailles Auvergne Tourisme, a également été soulignée, afin de relayer les offres de mobilité existantes et d'harmoniser leur promotion.

H. Analyse AFOM - Usages et besoins de la population

Atouts

- Une implication citoyenne et institutionnelle dans les réflexions sur la mobilité, témoignant d'un intérêt local pour ces enjeux.
- Des flux de déplacements majoritairement tournés vers l'intérieur du territoire, traduisant une offre de services intéressante pour un espace rural.
- Le rôle central des bourgs-centres, premières destinations des déplacements quotidiens et pôles structurants du territoire.
- Des réflexions et envies de changement exprimées par les partenaires institutionnels, ouvrant la voie à une diversification des pratiques au-delà de la voiture individuelle.
- Des signes de prise de conscience progressive dans la population, notamment vis-à-vis des enjeux de durabilité et de dépendance automobile.
- Le recours aux mobilités actives pour les très courts déplacements, déjà présentes dans certains usages quotidiens.

Faiblesses

- Une dépendance marquée à la voiture individuelle et un autosolisme très répandu.
- Des freins liés aux coûts, au temps et à l'organisation, limitant le recours aux solutions collectives et alternatives.
- Des inégalités sociales et territoriales fortes dans l'accès à la mobilité (seniors, ménages précaires, habitants isolés).
- Une faible visibilité et lisibilité des solutions existantes, entraînant une méconnaissance des alternatives.
- Des habitudes ancrées et une confiance limitée dans les solutions partagées, freinant le changement modal.
- Des renoncements à certains déplacements (santé, démarches, loisirs) faute de solutions adaptées.
- Une faible pratique des mobilités actives au quotidien, freinée par les distances, le relief et le manque d'aménagements sécurisés.
- Des contraintes horaires et de fréquence, rendant l'usage des solutions collectives difficile pour certains profils (actifs en horaires décalés, scolaires, personnes âgées).

Opportunités

- Une attente forte d'une information plus claire et centralisée sur les services de mobilité.
- Une volonté émergente d'évoluer vers des pratiques plus durables, portée par une partie des habitants et partenaires.
- La valorisation des dynamiques citoyennes et solidaires locales (associations, entraide, bénévolat), qui constituent des relais de proximité pour ancrer les pratiques. La mobilisation des employeurs et acteurs locaux, identifiée comme levier pour accompagner le changement.
- Un intérêt croissant pour le télétravail et les services de proximité, réduisant certains déplacements contraints.
- Le besoin de renforcer l'accompagnement et la sensibilisation (communication, pédagogie, animation) pour faire évoluer les comportements.

Menaces

- Une hausse généralisée des coûts de la mobilité, particulièrement pénalisante pour les ménages dépendants de l'automobile.
- Le risque d'un désengagement des usagers si les solutions proposées manquent de lisibilité, de fiabilité ou d'accessibilité.
- Une fracture numérique renforcée, limitant l'accès équitable à l'information et aux services de mobilité.
- La fragilisation des dispositifs solidaires en cas de retrait des bénévoles ou de baisse des financements.
- Le blocage persistant des mentalités autour du "tout voiture thermique", si aucune alternative crédible et adaptée n'est développée.

I. Synthèse des enjeux du diagnostic comportemental



5

Synthèse du diagnostic - Matrice AFOM

Atouts :

- Quatre bourgs-centres structurants (Bourg-Lastic, Giat, Pontgibaud, Pontaumur) polarisant le territoire.
- Maillage territorial dense en commerces et services accessibles en moins de 15 minutes depuis chaque commune.
- Proximité avec la métropole clermontoise (à l'est) et les pôles secondaires d'Ussel et Riom.
- Territoire désenclavé par la route, avec 8 aires de covoiturage implantées à des points stratégiques.
- Quatre lignes de bus structurantes assurant la liaison avec la métropole clermontoise.
- Réseau de transport scolaire bien organisé et apprécié.
- Partenariat actif avec la Plateforme Mobilité 63 (accompagnement des publics fragiles).
- Présence du réseau de covoiturage solidaire « Tous Mobiles », dispositif efficace et reconnu.
- Expérimentation de dispositifs innovants : location solidaire « En roues libres » et autopartage électrique.
- Implication des habitants et communes (fort taux de participation aux enquêtes).
- Acteurs locaux et partenaires déjà mobilisés.
- Coopération interterritoriale déjà engagée avec les AOM voisines et les partenaires.

Faiblesses :

- Un territoire rural de moyenne montagne, marqué par une faible densité et une dispersion de l'habitat, complexifiant l'organisation des mobilités.
- Un vieillissement marqué de la population, particulièrement à l'ouest du territoire.
- Une proportion importante de personnes de plus de 75 ans vivant seules dans certaines communes.
- Une vulnérabilité sociale et économique accrue pour certains publics
- Une forte dépendance aux grands pôles extérieurs (emploi, études, soins spécialisés).
- Absence de pôles d'emploi structurants et tissu économique éclaté, pour structurer les mobilités domicile-travail.
- L'éloignement de Clermont-Ferrand pour une grande partie du territoire (1 commune sur 3 à plus d'une heure de voiture).
- Une dépendance quasi exclusive à la voiture individuelle thermique, avec un autosolisme dominant.
- Peu de bornes de recharge et un parc de véhicules électriques très limité.
- Des lignes de bus parfois peu adaptées aux besoins et aux habitudes des habitants.
- Le cœur du territoire exclu des dessertes de transports en commun / Absence de navettes (TAD) entre les communes
- Pas d'offre de mobilité active structurée (vélo, marche, modes doux).
- Des habitants qui connaissent mal et s'approprient peu les services de mobilité existants.
- Un tissu économique peu dense en moyennes et grandes entreprises, limitant la capacité à mobiliser le versement mobilité.
- Moyens humains limités pour animer la politique mobilité.

Opportunités :

- Prise de compétence mobilité par la communauté de communes depuis 2021.
- Coopération interterritoriale déjà engagée avec les AOM voisines et les partenaires institutionnels.
- Mise en œuvre du SERM Clermont-Auvergne, favorisant les connexions interterritoriales.
- Réouverture annoncée de la ligne ferroviaire Volvic – Le Mont-Dore – Ussel – Tulle.
- Potentiel de réimplantation de la gare de Pontgibaud comme pôle d'échanges multimodal.
- Développement du télétravail et des services de proximité, réduisant les déplacements contraints.
- Tourisme lié à la Chaîne des Puys – Faille de Limagne, générant de nouveaux besoins en mobilité touristique.
- Expérimentation et essor des dispositifs de mobilités solidaires (Plateforme Mobilité 63, autopartage, location solidaire).
- Dynamique citoyenne et initiatives locales favorisant l'entraide et le partage.
- Population ouverte aux nouveaux modes de déplacement.
- Accès possible à de nouveaux financements (Région, État, Europe)

Menaces :

- Augmentation du coût des déplacements, lié au coût de l'énergie
- Un accès incertain aux financements publics et privés
- La mise en place d'actions de mobilité qui n'intègrent pas l'ensemble des communes du territoire
- Un risque croissant d'exclusion pour certains publics fragiles face aux difficultés de mobilité
- Un affaiblissement du tissu local de commerces et services, entraînant des déplacements contraints vers des pôles plus éloignés
- Une diminution de l'engagement bénévole au sein du dispositif « Tous Mobiles », fragilisant la résilience du service
- Aggravement de la fracture numérique entravant l'accès équitable à l'information sur la mobilité
- Persistance de freins psychologiques freinant l'évolution des pratiques de mobilité