



RAPPORT D'ENQUÊTE

REPENSER La Mobilité A SAUVIAT

Mamison Fanilo

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
• Contexte et objectifs du rapport	
LA MOBILITÉ EN THÉORIE	4
• Les notions et définitions	
• Mobilité et ruralité	
• Droit à la mobilité	
MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE	8
• Documentation et expérience personnelle	
• Enquête : entretiens et sondage	
LA MOBILITÉ À SAUVIAT	11
• Les moyens de transport disponibles	
• Les habitants de Sauviat	
• Les spécificités du territoire	
CE QU'EN PENSENT LES SAUVIATOIS.ES	16
• Leurs freins, envies, besoins et conditions sur la mobilité	
• Ce qu'ils et elles veulent que ça change	
LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ À SAUVIAT	24
• Les freins humains	
• Les problèmes et absences structurelles	
• Liées aux expériences individuelles (incohérences, isolement etc)	
PISTES ET RECOMMANDATIONS	28
• Recommandations locales, AOM, les opportunités déjà présentes	
• 4 pistes d'axe de développement	
DEFICIT DE COMMUNICATION TERRITORIALE	34
• Les enjeux de la communication territoriale	
• Création de postes de communication à Sauviat	

INTRODUCTION

• CONTEXTE ET OBJECTIFS DU RAPPORT

Cette enquête s'inscrit dans une démarche de réflexion sur les enjeux de mobilité au sein de la commune de Sauviat. Face aux mutations environnementales, énergétiques et sociales qui interrogent les modes de déplacement actuels, la commune souhaite disposer d'un diagnostic fondé sur **les réalités vécues par ses habitants** afin d'orienter ses futures politiques publiques. L'objectif de cette étude est, dans un premier temps, **de recueillir et d'analyser les besoins, les freins, les aspirations et les pratiques de mobilité des habitants, tout en confrontant ces constats aux regards d'acteurs spécialisés et d'experts du territoire.**

Cette approche vise à mieux comprendre les difficultés rencontrées au quotidien, mais également les opportunités d'évolution vers des modes de déplacement plus adaptés aux spécificités d'une commune rurale. Dans un second temps, cette enquête a pour ambition de **proposer des pistes d'adaptation de la politique locale de mobilité.** Ces recommandations poursuivent un double objectif : **améliorer l'accessibilité des déplacements pour l'ensemble des habitants tout en favorisant une mobilité plus responsable sur le plan environnemental.** Elles s'inscrivent dans une perspective d'anticipation des défis que représentent les crises énergétiques et écologiques actuelles et futures, en cherchant à renforcer la résilience du territoire.

Afin de répondre à ces objectifs, la méthodologie retenue repose sur trois axes complémentaires. Le premier axe consiste en une enquête qualitative menée à travers des entretiens semi-directifs auprès d'une sélection d'habitants représentant différents profils (jeunes, actifs, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, habitants en situation d'isolement, etc.), complétés par des entretiens avec des experts, des associations et des acteurs locaux impliqués dans les questions de mobilité. Le deuxième axe repose sur une enquête quantitative réalisée sous la forme d'un questionnaire administré auprès de la population. Au total, 104 habitants ont participé à ce sondage, permettant de compléter les observations qualitatives par une analyse statistique des pratiques, des attentes et des perceptions de la mobilité sur le territoire. Un troisième axe s'appuie sur une démarche d'observation participante. Le mobilise le retour d'expérience du stagiaire lui-même, confronté aux réalités de la mobilité sur la commune en tant qu'étudiant ne disposant pas de véhicule personnel, faute de moyens financiers pour en acquérir un. Cette expérience de terrain offre un regard complémentaire sur les contraintes d'accessibilité et les difficultés rencontrées par les personnes dépendantes des alternatives à la voiture individuelle. En croisant ces trois approches : qualitative, quantitative et empirique ; cette enquête vise à produire un diagnostic aussi fidèle que possible des mobilités sur la commune de Sauviat, afin d'éclairer les choix futurs de la collectivité en matière de déplacements et d'accompagnement de la transition écologique.

LA MOBILITÉ EN THÉORIE

• NOTIONS ET DÉFINITIONS

La mobilité constitue une dimension fondamentale de l'organisation sociale contemporaine. Elle désigne non seulement les déplacements effectués par les individus, mais également les capacités matérielles, économiques, physiques, sociales et cognitives qui rendent ces déplacements possibles. En ce sens, la mobilité ne se confond pas avec le transport : le transport renvoie principalement aux moyens techniques permettant de se déplacer, tandis que la mobilité désigne une capacité plus large à accéder aux ressources, aux personnes et aux activités réparties dans l'espace.

Cette distinction est particulièrement importante dans les territoires ruraux. Dans ces espaces, les lieux d'habitation, d'emploi, de consommation, de soins, de formation et de sociabilité sont souvent éloignés les uns des autres. La dispersion géographique des activités transforme alors le déplacement en condition préalable de la participation à la vie sociale. Le Cerema et l'ADEME soulignent ainsi que **les territoires ruraux et périurbains se caractérisent par une forte dépendance à l'automobile** : environ 80% des déplacements y sont effectués en voiture, **soit une proportion deux fois supérieure à celle observée dans l'agglomération parisienne**.

La mobilité possède donc une double dimension. Elle est à la fois un moyen, puisqu'elle permet d'accéder à des droits et des obligations comme le fait d'aller au travail, aux commerces, aux soins ou aux démarches administratives, et une finalité, lorsqu'elle permet de rencontrer d'autres personnes, de participer à une activité, de s'évader ou de maintenir une relation avec son environnement. Cette double fonction est essentielle pour comprendre la situation d'une commune comme Sauviat, où l'absence de centre-bourg structurant et l'éloignement des services rendent les déplacements nécessaires pour une grande partie des activités quotidiennes.

• LA MOBILITÉ COMME CONDITION D'ACCÈS AUX DROITS

La mobilité peut être analysée comme une condition concrète d'exercice de plusieurs droits sociaux. Le droit à la santé suppose de pouvoir rejoindre un médecin. Le droit à l'éducation suppose de pouvoir accéder à une école. Le droit au travail implique la possibilité de rejoindre un lieu d'emploi dans des conditions compatibles avec les horaires et les ressources du ménage. De la même manière, la participation citoyenne, la sociabilité familiale et amicale ou encore l'accès aux loisirs reposent sur la possibilité de se déplacer. L'immobilité ne correspond pas simplement à une absence de déplacement. Elle peut constituer une forme de restriction sociale.

Une personne qui ne peut pas conduire, qui ne dispose pas de voiture ou qui ne peut pas financer ses déplacements voit son accès aux ressources territoriales limité. Elle peut être contrainte de renoncer à certains soins, de réduire ses activités sociales ou de dépendre de l'aide de proches.

La mobilité apparaît ainsi comme une ressource inégalement distribuée. Elle dépend notamment :

- **de la possession ou de l'usage d'un véhicule ;**
- **de l'accès à une offre de transport collectif ;**
- **du niveau de revenu ;**
- **de l'âge et de l'état de santé ;**
- **de la capacité à conduire ou à utiliser un vélo ;**
- **de l'accessibilité physique des infrastructures ;**
- **de la maîtrise des outils numériques ;**
- **de la localisation du domicile par rapport aux services.**

L'étude réalisée par le Crédoc pour la Fondation de France montre les effets sociaux de cette inégalité. En 2019, 13% des Français de 15 ans et plus étaient considérés comme objectivement isolés, soit environ 7 millions de personnes. Les personnes isolées disposaient moins souvent de l'usage d'une voiture : seules 79% d'entre elles y avaient accès, contre environ 85% dans l'ensemble de la population. Elles rencontraient également davantage de difficultés pour accéder aux transports en commun : 53% déclaraient ne pas y avoir accès ou éprouver des difficultés d'accès, contre 44% dans l'ensemble de la population.

Cette étude établit également un lien entre isolement relationnel et moindre mobilité. Les personnes isolées se déplaçaient moins fréquemment sur les courtes et les longues distances. Ainsi, 59% des personnes isolées déclaraient se déplacer à moins de deux kilomètres de leur domicile une ou plusieurs fois par semaine, contre 77% des personnes appartenant à des réseaux relationnels plus denses. De même, 56% des personnes isolées parcouraient plus de 200 kilomètres au moins une fois dans l'année, contre 78% des personnes disposant de plusieurs réseaux sociaux. Cela démontre que les difficultés de mobilité ne relèvent pas uniquement d'un problème d'infrastructure ni de politique de transport. Elles touchent aussi la capacité à entretenir des relations, à participer à la vie collective et à maintenir son autonomie. Le transport local envisagé à Sauviat doit donc être appréhendé comme un éventuel outil d'accessibilité, mais aussi comme un instrument de lutte contre l'isolement social et le "vide" relationnel.

• UNE MOBILITÉ À LA FOIS MOYEN ET FINALITÉ

Les déplacements quotidiens répondent à des motifs différents qu'il convient de distinguer. Certains déplacements sont contraints : se rendre au travail, conduire un enfant à l'école, effectuer des courses alimentaires, consulter un professionnel de santé ou accomplir une démarche administrative. D'autres déplacements sont davantage choisis : rendre visite à un proche, participer à une activité associative, pratiquer un loisir ou simplement sortir de son domicile.

Cette distinction entre déplacements contraints et déplacements choisis ne doit cependant pas être interprétée comme une opposition stricte. Un déplacement effectué pour faire des courses peut aussi représenter une occasion de rencontrer d'autres personnes. Un trajet vers un service peut être l'une des rares occasions de sortir de chez soi. Inversement, un trajet domicile-travail peut être vécu comme une contrainte importante lorsqu'il est long, coûteux et épuisant.

Les données du Crédoc mettent en évidence cette ambivalence. **Les personnes isolées associent paradoxalement davantage le déplacement à une source d'angoisse : 24%** d'entre elles considèrent que se déplacer constitue une source d'angoisse, contre 19% dans l'ensemble de la population. **Elles déclarent également plus fréquemment que les déplacements sont une source de fatigue : 42%, contre 39%.** En revanche, elles sont moins nombreuses à considérer le déplacement comme une occasion d'échanges et de contacts : 44%, contre 57% dans l'ensemble de la population. La mobilité peut dans ce cas contribuer à produire du lien social, mais elle peut aussi devenir une expérience pénible et un frein en soi lorsque les conditions de déplacement sont mauvaises. La longueur du trajet, le coût, l'absence de véhicule, la peur de conduire, l'inconfort, le relief ou les conditions météorologiques peuvent transformer un déplacement ordinaire en obstacle.



• LA MOBILITÉ ET RURALITÉ

La mobilité rurale possède plusieurs caractéristiques structurelles. La première est la faible densité de population, qui rend difficile la mise en place de lignes régulières à fréquence élevée. La deuxième est la dispersion de l'habitat, qui oblige les services de transport à couvrir des secteurs étendus avec un nombre limité d'usagers. La troisième est la concentration des commerces, des services administratifs et des équipements de santé dans des communes-pôles situées à plusieurs kilomètres des lieux d'habitation. Confirmé par un responsable des Monts qui pétillents, une association oeuvrant dans la mobilité dans la Loire et le Puy de Dôme, le libéralisme et le choix politique des dirigeants à abandonner l'Etat Providence ont conduit à ce que les territoires se vident de leurs "signes de vie".

Cette configuration rend la voiture particulièrement attractive, voire indispensable. Le véhicule individuel permet de relier directement le domicile à la destination, sans dépendre d'horaires fixes ni d'une correspondance. Cependant, cette souplesse apparente produit une forte dépendance. Dans les zones rurales, les dépenses liées au transport représentent une part importante du budget des ménages.

Le rapport du Cerema consacré à la Communauté de communes des Sources de l'Orne indique que le coût mensuel moyen des déplacements atteint environ **141 euros à la campagne, contre 90 euros en ville**. Il précise également que le transport représente environ 21% des dépenses des ménages ruraux, contre une proportion plus faible dans les espaces urbains.

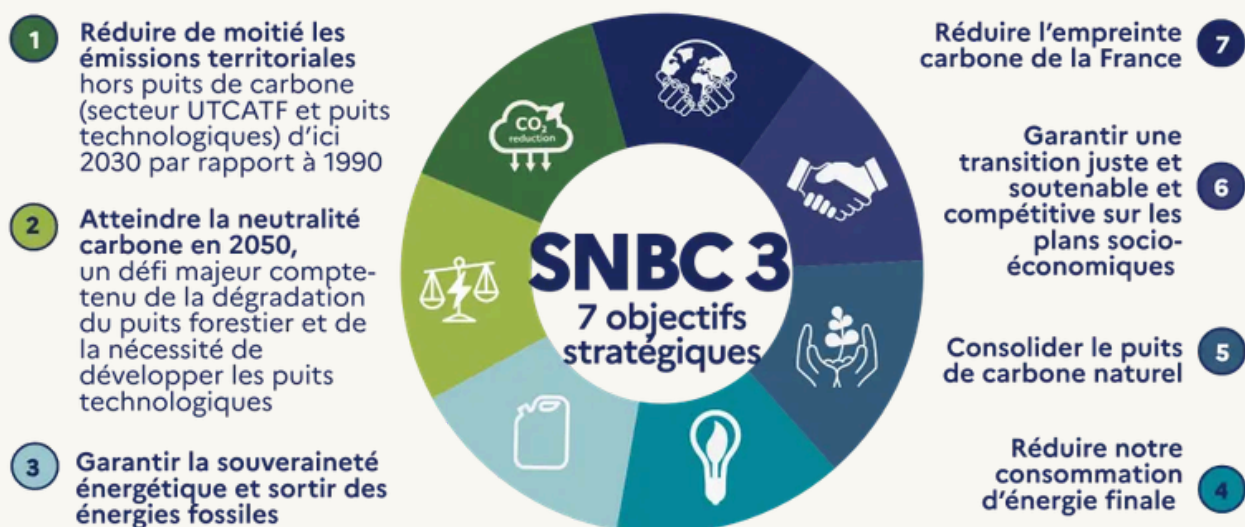
Cette dépendance est particulièrement problématique pour les ménages modestes, ayant des enfants mineurs ou des personnes en situation de handicap. Lorsque la voiture devient indispensable pour accéder à l'emploi, aux soins ou aux courses, les dépenses de carburant, d'assurance, d'entretien et de réparation ne sont plus facilement évitables. La mobilité devient alors une dépense incompressible. Le rapport du Cerema distingue à ce titre la distance-temps et la distance-coût : un service peut être relativement proche en kilomètres, mais difficilement accessible en raison du prix du déplacement. Cette autonomie individuelle peut se transformer en dépendance collective. Plus les services sont éloignés et moins les alternatives sont disponibles, plus la voiture devient nécessaire. Les personnes qui ne peuvent pas conduire se trouvent alors dans une situation de dépendance à l'égard de leur famille, de leurs voisins, des taxis ou de dispositifs ponctuels.

• LA MOBILITÉ ET L'ENVIRONNEMENT

La mobilité constitue également un enjeu environnemental majeur. En France, **le transport représentait 28,7% des émissions nationales de gaz à effet de serre en 2020**, selon les données reprises dans le rapport du Cerema. Le transport routier représentait alors 94,7% des émissions du secteur des transports, tandis que les voitures particulières représentaient à elles seules 53,5% des émissions du secteur.

Ces chiffres invitent à réduire la place de la voiture individuelle, mais cette réduction ne peut pas être pensée de manière uniforme. Dans les territoires urbains, elle peut reposer sur les transports collectifs, la marche ou le vélo. Dans les territoires ruraux, les distances et la dispersion de l'habitat rendent plus difficile un report modal systématique. La tendance nationale et l'écologisme (écologie politique) depuis Paris et Bruxelles vise à installer ce discours anti voiture thermique pour atteindre les objectifs écologiques de SNBC-3, notamment **la baisse de 26% des émissions de GES en 2035** ; pourtant la réalité est aujourd'hui complexe car le noeud du problème réside dans "l'incapacité" de l'Etat à fournir des services satisfaisants aux habitants des communes rurales, quand la logique du marché sévit sur les soins, les produits de nécessités et les biens vitaux.

La mobilité dans son ensemble doit cependant penser trois dimensions pour garantir son efficacité : **la régularité** pour en devenir une habitude quotidienne, **l'inclusivité** s'adapter à tout le monde, et **la sobriété** pour les enjeux écologiques.



MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

• LA DOCUMENTATION

La première étape de ce travail a consisté en une revue documentaire portant sur le territoire de Sauviat et sur les problématiques de mobilité en milieu rural plus largement. Cette phase visait à construire un diagnostic territorial préalable, en s'appuyant sur les documents de planification et de programmation disponibles (documents d'urbanisme, Documents Cerema, les enjeux de la mobilités, projet de territoire, les projets faits ailleurs), sur les données socio-démographiques de la commune, ainsi que sur les études et rapports produits par des acteurs de référence sur la mobilité rurale et la transition environnementale des déplacements. Dans le cadre de cette documentation, je suis allé interrogé des personnes références comme des experts et des associations.

Cette documentation a rempli trois fonctions principales. D'abord, elle a permis de situer Sauviat dans son contexte politique et géographique, et de comprendre les contraintes qui pèsent sur la création d'une offre de transport en milieu rural. Ensuite, elle a permis d'identifier des solutions déjà expérimentées dans des communes aux caractéristiques comparables (transport à la demande, mobilités partagées, navettes), afin de disposer d'un référentiel de comparaison. Elle a servi de socle pour construire les grilles d'entretien et le questionnaire, en orientant les thématiques à aborder à partir des enjeux déjà identifiés par les experts et les institutions.

• ENTRETIEN SEMI DIRECTIF

Le deuxième outil mobilisé est l'entretien semi-directif, conduit auprès de sept profils différents d'habitants et d'acteurs du territoire. Le choix de cette méthode répond à une logique exploratoire : avant de pouvoir interroger la population de façon quantitative et standardisée, il était nécessaire de faire émerger, sans les présupposer, les enjeux réellement vécus et perçus par les habitants. L'entretien semi-directif se prêtait particulièrement bien à cet objectif, car il permet de guider l'échange autour de grands thèmes tout en laissant à la personne interrogée la liberté de développer les sujets qui lui semblent prioritaires, plutôt que de l'enfermer dans des catégories de réponse préétablies.

Sur le plan du procédé, chaque entretien a été mené à partir d'une grille de thèmes communs, permettant d'assurer une certaine comparabilité entre les échanges tout en conservant la souplesse propre à ce type d'entretien. La diversité des sept profils interrogés (Adolescent.e, élu, élue, retraité.e, parent.e/actif.ve,) visait à obtenir une pluralité de points de vue et à limiter le risque de ne recueillir que les représentations d'un seul groupe social. Pour chaque entretien, l'objectif fixé était de faire émerger entre trois et quatre enjeux structurants évoqués spontanément par la personne interrogée.

Cette contrainte méthodologique a permis, une fois les sept entretiens réalisés, de dégager un ensemble d'enjeux récurrents et partagés, qui ont ensuite directement nourri la construction du questionnaire diffusé à plus grande échelle. Cette articulation entre entretiens exploratoires et enquête quantitative correspond à une démarche classique en sciences sociales, où l'entretien précède et informe la construction de l'outil de mesure standardisé plutôt que de partir d'hypothèses a priori. La pertinence des enjeux jouent sur 2 critères : sa façon récurrente de d'apparaître dans les discours mais aussi sa fatalité vis à vis de celui ou celle qui l'a évoqué.

• LE SONDAGE

Le troisième outil est un questionnaire d'une vingtaine de questions, destiné à l'ensemble des habitants de la commune. Alors que l'entretien avait permis d'identifier en profondeur les enjeux perçus par un nombre restreint de personnes, l'objectif du questionnaire était de vérifier dans quelle mesure ces enjeux étaient partagés à l'échelle de la population, et d'obtenir des données plus précises, quantifiables et représentatives.

Le questionnaire a été structuré en plusieurs catégories de questions, construites à partir des enjeux dégagés lors de la phase d'entretien : la place de la voiture dans les pratiques quotidiennes, le profil des répondants, l'acceptabilité d'un changement de pratiques de mobilité, les attentes concernant la mobilité future, et les déplacements journaliers effectivement réalisés. Cette structuration en catégories permet, au moment de l'analyse, de croiser les réponses entre elles (par exemple le rapport à la voiture selon l'âge ou la catégorie socio-professionnelle, ou encore l'acceptabilité du changement selon le profil de mobilité actuel), et donc de dépasser une lecture uniquement descriptive pour aller vers une lecture plus fine des déterminants des comportements de mobilité sur la commune. Ce sondage a eu un retour de **104 répondants sur 320 questionnaires déposés**.

• EXPÉRIENCE PERSONNELLE

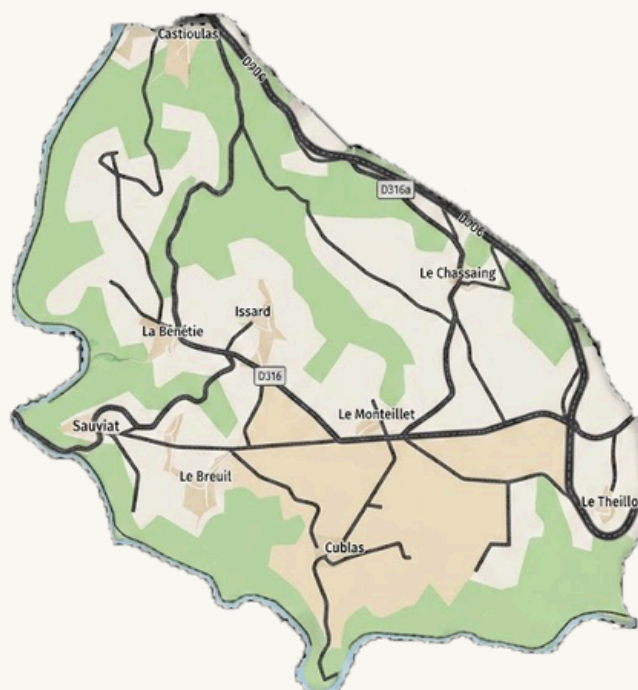
Le quatrième outil mobilisé est d'une nature différente des trois précédents, puisqu'il s'agit de ma propre expérience vécue durant le stage, mobilisée comme matériau d'observation participante. N'étant pas véhiculé pendant toute la durée du stage, alors que le point de transport le plus proche de la mairie ; lieu où je résidais ; se situait à 4 et à 5 kilomètres, je me suis retrouvé placé dans une situation directement comparable à celle décrite par une partie des habitants interrogés. J'ai notamment testé la trottinette comme solution alternative de déplacement, avant de constater que cette option n'était pas viable en pratique, l'infrastructure routière (absence d'aménagement cyclable praticable, vitesse de circulation, configuration de la voirie) rendant ce mode de déplacement trop dangereux et énergivore sur ce trajet.

La justification de l'intégration de cette expérience personnelle au dispositif méthodologique tient à sa fonction complémentaire par rapport aux autres outils. D'une part, elle permet d'éprouver physiquement et concrètement des freins à la mobilité qui peuvent être mentionnés de façon plus abstraite ou minimisée par les habitants eux-mêmes, ceux-ci ayant parfois intégré et normalisé, à force d'habitude, des contraintes qu'un regard extérieur perçoit plus directement comme des obstacles. D'autre part, elle introduit une dimension réflexive dans la démarche de recherche : le positionnement du stagiaire n'est pas neutre, et le fait de l'explicitier permet d'assumer cette subjectivité plutôt que de la dissimuler, conformément à une exigence de rigueur propre aux méthodes qualitatives en sciences sociales.



L'articulation de ces quatre outils relève d'une logique de triangulation méthodologique : chaque méthode présente des forces et des limites propres, que la combinaison avec les autres permet de compenser. L'entretien semi-directif offre une compréhension fine mais porte sur un nombre restreint de personnes ; le questionnaire permet une représentativité plus large mais au prix d'une moindre profondeur ; la documentation apporte un cadrage institutionnel et comparatif mais reste distanciée du vécu quotidien des habitants ; l'expérience personnelle, enfin, apporte une donnée directe et incarnée, mais reste un cas isolé qui ne saurait à lui seul valoir généralisation.

LA MOBILITÉ À SAUVIAT



Carte de Sauviat par IGN et revisité par Gemini IA

• UN TERRITOIRE FRAGMENTÉ

Sauviat est une commune éclatée, composée d'une trentaine d'hameaux, pour une densité de population de **37,6 habitants au km²**. Cette configuration a une conséquence directe sur l'organisation de la vie quotidienne des habitants : contrairement à une commune organisée autour d'un centre-bourg concentrant population et services, Sauviat ne dispose pas de centre-bourg animé. La population est répartie sur l'ensemble du territoire, avec des hameaux parmi les plus habités qui se trouvent être excentrés par rapport au bourg lui-même : Suchéras, Lastioulas, Bourg Sauviat, Piboulet et Cublas. Cette dispersion de l'habitat rend structurellement plus complexe la mise en place d'une offre de mobilité collective, dans la mesure où aucun point de la commune ne concentre une masse critique d'habitants susceptible de justifier, à elle seule, une desserte régulière.

À cette dispersion s'ajoutent des conditions climatiques et topographiques difficiles, caractéristiques d'un territoire rural de moyenne montagne, qui viennent renforcer les contraintes de déplacement. Les voiries de la commune sont par ailleurs peu adaptées aux mobilités actives ou alternatives à la voiture : il s'agit de routes sur lesquelles la vitesse de circulation reste élevée, sans aménagement spécifique (accotement, piste ou bande cyclable) permettant une cohabitation sécurisée entre véhicules motorisés et autres usagers de la route, qu'il s'agisse de piétons, de cyclistes ou d'utilisateurs de moyens de déplacement plus légers.

• UNE COMMUNE SANS SERVICES DE PROXIMITÉ

Sauviat ne dispose d'aucun commerce de proximité, ni de pharmacie. La commune ne bénéficie pas non plus d'une desserte en bus. Le seul dispositif s'apparentant à une offre commerciale locale est **une épicerie associative**, qui n'ouvre qu'un jour par semaine, le samedi, au Tiers lieu de Sauviat, qui est déjà réservé aux adhérents qui ont préalablement commandé. Cette offre, bien que précieuse pour les habitants qui peuvent en bénéficier, reste très limitée dans le temps et ne saurait constituer une réponse suffisante aux besoins de consommation courante de l'ensemble de la population.

Cette absence de commerce n'est pas due à un manque de tentative de la part de la commune. En 2021, dans le contexte des confinements liés à la crise sanitaire, la commune a fait le pari d'installer un commerce de proximité pour répondre aux difficultés d'approvisionnement rencontrées par les habitants. Cette initiative n'a cependant pas rencontré le succès escompté : dès la levée des restrictions sanitaires, les habitants sont progressivement retournés à leurs habitudes antérieures, c'est-à-dire à des déplacements en voiture vers les commerces des communes voisines, plus fournis et plus habituels. Cet épisode est révélateur d'un phénomène important pour la suite de cette étude : les habitudes de mobilité, une fois ancrées autour de l'usage de la voiture individuelle, ne se modifient pas facilement, y compris lorsqu'une alternative locale est temporairement mise à disposition. Ce constat interroge directement l'acceptabilité du changement, qui sera développée dans les chapitres suivants.



• UN TRANSPORT EN COMMUN QUASI INEXISTANT

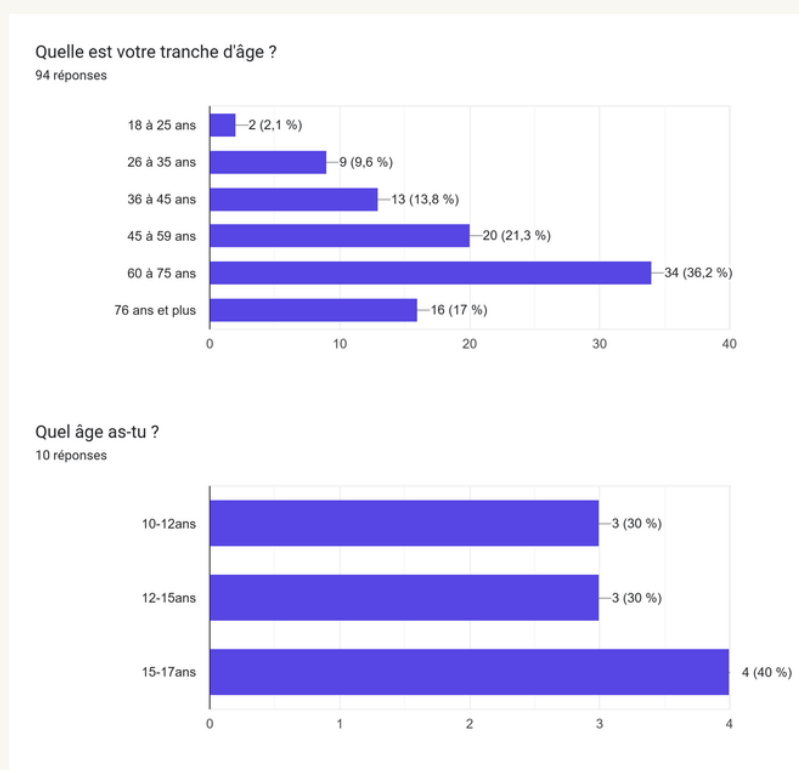
En l'absence de toute ligne de bus desservant directement la commune, les habitants de Sauviat doivent se reporter sur des lignes de transport en commun situées en dehors du territoire communal. Deux lignes constituent, à ce jour, les points de desserte les plus proches. La première est la ligne 12, qui relie Châteldon à Courpière et qui marque un arrêt à Courpière Prairie Martel, avec un passage toutes les trois heures. La seconde est la ligne P02, qui borde la commune de Sauviat au niveau du hameau de Piboulet, situé à environ 4 kilomètres du bourg.

Ces deux lignes, en plus d'une fréquence de passage limitée pour la première, se situent toutes deux à une distance significative des lieux de vie des habitants, ce qui suppose, pour y accéder, de disposer déjà d'un moyen de déplacement individuel ; la voiture le plus souvent, à défaut de marche à pied sur des voiries elles-mêmes peu sécurisées, comme évoqué précédemment. La desserte en transport en commun, bien qu'elle existe à la marge du territoire, ne constitue donc pas, dans les faits, une alternative réellement accessible à la voiture individuelle pour la majorité des habitants de Sauviat.

A noter que les transports à la demande existait sous une autre forme jusqu'au 1er septembre 2026 où de nouvelles formes sont en train d'être mises en place notamment le TAD Domicile où les habitants de Sauviat peuvent commander un trajet la veille depuis l'application TAD SMTUT ou par téléphone. Cette offre est certes intéressante occasionnellement mais ne constitue une alternative de ce que représente la régularité d'une voiture ou d'un bus d'une commune plus grande.



• LES HABITANTS DE SAUVIAT

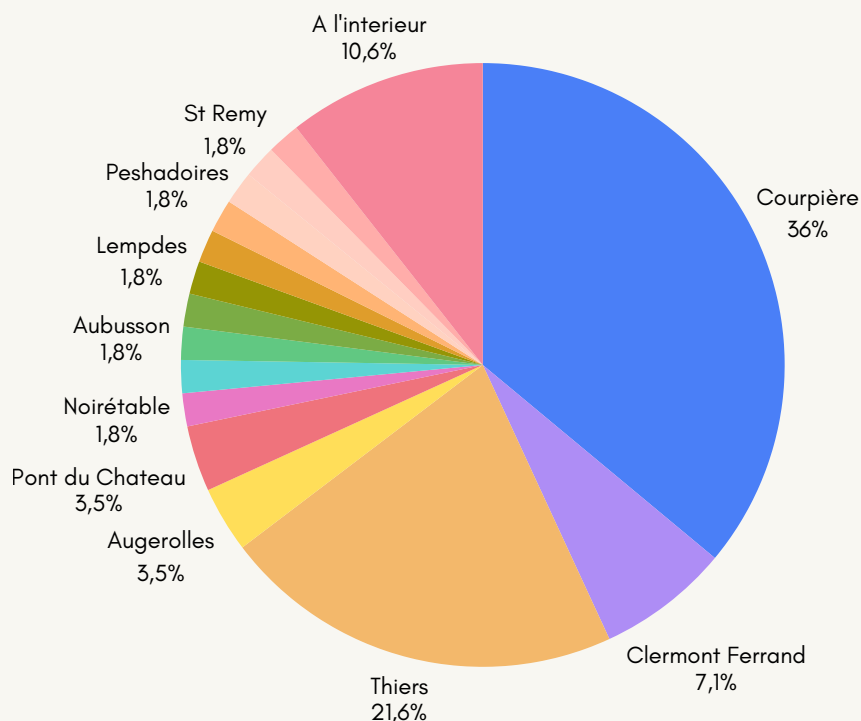


Statistique établi lors du sondage, juillet 2026

L'enquête menée dans le cadre de ce stage a recueilli **104 réponses dont 94 ont 18 ans ou plus et 10 en ont moins**.

Cette répartition met en évidence une surreprésentation des tranches d'âge les plus élevées : à elles seules, les catégories des 60-75 ans et des 75 ans et plus représentent près de la moitié des répondants (48,1 %), tandis que les 18-25 ans sont la catégorie la moins représentée, avec seulement deux répondants. Cette structure démographique n'est pas anodine au regard du sujet de l'étude : elle reflète en partie la structure démographique réelle d'un territoire rural comme Sauviat, où la population vieillissante est souvent surreprésentée par rapport aux tranches d'âge plus jeunes, ces dernières ayant davantage tendance à quitter le territoire pour leurs études ou leur activité professionnelle. Cette surreprésentation des habitants les plus âgés dans l'enquête est également significative pour l'analyse des besoins de mobilité : il s'agit d'une population pour laquelle la dépendance à la voiture individuelle peut poser des difficultés particulières, notamment en cas de perte progressive de la capacité à conduire. Cette tendance s'aligne avec une réalité évidente des besoins des humains par rapport à l'âge, que les 18-25 ans, ayant la possibilité de partir, partent car les besoins sont plus exigeants en terme de carrière, d'enseignements et de socialisation.

• LES DÉPLACEMENTS À SAUVIAT ET AUX ALENTOURS



Statistique établi par l'INSEE, 2022

L'analyse des déplacements journaliers montre que Sauviat fonctionne comme une commune résidentielle dont les habitants se déplacent fréquemment vers les pôles voisins pour accéder aux emplois, aux commerces, aux services, aux établissements scolaires, aux soins ou aux loisirs. Les données de déplacement mobilisées dans l'étude montrent que 57,6% soit 102 personnes se déplacent dans un même axe reliant principalement Courpière et Thiers, selon les chiffres de l'INSEE.

Courpière constitue la destination la plus importante, avec 36 % des déplacements recensés. Thiers arrive en deuxième position avec 21,6 %. Clermont-Ferrand représente 7,1 % des déplacements, tandis que les déplacements effectués à l'intérieur de Sauviat représentent 10,6 %. Les autres destinations citées comprennent Augerolles et Pont-du-Château, avec 3,5 % chacune, ainsi que Noirétable, Aubusson, Lempdes, Peschadoires et Saint-Rémy, à des niveaux plus faibles. Ces données mettent en évidence une organisation territoriale des déplacements à plusieurs échelles : une forte polarisation de proximité vers Courpière et Thiers, des mobilités plus ponctuelles vers les villes régionales, et une circulation interne limitée mais non négligeable. Il est donc relevé une opportunité de "co-déplacement" entre Sauviat vers l'axe Thiers-Courpière.

CE QU'EN PENSENT LES SAUVIATOIS.ES

• DES PROFILS DIVERSIFIÉS, DES PRÉOCCUPATIONS SPÉCIFIQUES

Les entretiens semi-directifs ont été menés auprès de profils volontairement variés et totalement anonymes dans sa reconstitution, afin de couvrir la diversité des situations de mobilité présentes sur la commune. Le détail de leurs propos permet de comprendre non seulement quels enjeux reviennent le plus souvent, mais aussi pourquoi ils diffèrent selon la position sociale et la situation de mobilité de chacun.



La personne isolée, une dame de 86 ans, évoque en premier lieu sa dépendance à la voiture, mais aussi la place que joue la famille dans son quotidien, ainsi que le rôle du transport comme moyen de socialisation. Pour cette personne, le transport ne répond pas seulement à un besoin utilitaire de déplacement : il conditionne directement sa capacité à maintenir un lien social, ce qui distingue son rapport à la mobilité de celui des autres profils interrogés, malgré qu'elle affirme elle-même qu'elle apprécie sa propre compagnie, que rester chez soi pendant des jours sans se sociabiliser n'est pas un problème. Ce détail brise les aprioris comme quoi le fait d'avoir été veuve depuis une trentaine d'années ne signifie pas toujours dépendance ni malheur. Elle évoque également la cohérence de la multimodalité, c'est-à-dire la difficulté à articuler entre eux différents modes de déplacement lorsqu'aucun n'est pleinement satisfaisant pris isolément. Elle pointe en l'occurrence les correspondances. Ce qui est singulier dans son profil c'est son attachement à sa "réalité", malgré qu'elle sera sans doute bientôt dans les besoins d'un confort de services de proximité, elle tient à ce que les petites routes ne soient pas "dénaturées" pour mieux emménager. Elle déclare : "Je n'ai besoin de rien, tout me plaît ici." Laissant penser que la bonne santé liée à ses 5km de marche tous les matins contribue à sa bonne forme mentale et physique.

La personne en situation de handicap, un homme de 59 ans venant d'une autre ville plus grande et qui est venu s'installer à Sauviat et habitant seul dans une maison, met en avant sa dépendance à la famille et aux amis, mais surtout le déplacement autonome comme une forme de liberté. Ce point est notable : la liberté que la majorité des habitants associent à la possession d'une voiture est ici évoquée, en creux, par une personne qui en est privée, ce qui souligne que cette aspiration à l'autonomie de déplacement dépasse la seule question de la possession d'un véhicule.

Cette personne insiste également sur l'importance des services de proximité, envisagés dans les deux sens : le rapprochement des services vers les habitants les moins mobiles, mais aussi la possibilité pour la personne elle-même de se déplacer vers eux. Pour faire ses courses aujourd'hui, soit il commande et se fait livrer ses courses quand aucune personne de la famille ni de l'entourage ne puisse l'emmener faire les courses. Pour sa situation (malvoyant), il est objectivement indépendant et résilient car il habite seul et s'autosuffit sur les tâches du quotidien.



.Les deux élus interrogés partagent plusieurs constats. Tous deux évoquent la voiture comme synonyme de liberté et de facilité, ainsi que l'importance de préserver la nature et la verdure de la commune. L'une souligne que le covoiturage n'est réellement pertinent que lorsque les personnes concernées partagent la même origine et la même destination, une condition rarement réunie sur un territoire aussi éclaté que Sauviat ; l'élu pointe également l'absence d'infrastructures de loisirs ou de sport sur la commune,, ainsi que la façon dont les politiques publiques de mobilité sont reçues par la population. L'autre élue insiste sur la difficulté à articuler les transports déjà existants avec des modes actifs comme le vélo ou la trottinette ; ce que l'on désigne souvent comme le problème du « premier kilomètre » ; ainsi que sur l'enjeu de faire venir les habitants jusqu'au Bourg de Sauviat, aujourd'hui peu fréquenté. Elle relève enfin la difficulté d'autonomie de la commune en matière de transport, cette compétence relevant en grande partie du SMTUT, et non de la commune elle-même.



Les deux élus ne sont pas en accord sur leur vision de la place de la voiture, notamment quand on les a questionné sur les politiques réactionnaires du Maire Bony (LR) fraîchement investi à Clermont Ferrand, l'un défend l'ouverture des axes destinés exclusivement à la mobilité douce par l'ancienne direction socialiste, tandis que l'autre s'insurge sur cette décision en pointant un retour en arrière. Quoiqu'il en soit, les politiques du transport et d'urbanisation de la métropole clermontoise n'a pas eu le temps de faire ses preuves, mais aussi elles ont contraint plus les habitants des périphéries que ceux du centre, expliquant en partie la défaite de la gauche, selon les commentaires qu'on peut lire sur la page de l'ancien maire. Ces deux témoignages illustrent une tension propre à la position d' élu local : celle de vouloir préserver le calme et la nature qui font l'identité de Sauviat, tout en cherchant à développer une offre de services et de mobilité, de vision sur la société alors même que les leviers d'action de la commune restent limités.

Une adolescente de 14 ans, en troisième, usagère des transports en commun existants (Bus scolaire) évoque la sécurité et le confort aux arrêts de bus, la voiture comme liberté et comme symbole, la nature à préserver, ainsi que l'aide occasionnelle de ses voisins en cas d'imprévu sur ses trajets, et sa dépendance à son entourage plus largement. Elle cite notamment que lors des temps des pluies, l'arrêt de bus ne peut pas protéger les usagers. Son témoignage illustre concrètement les limites de l'offre de transport existante, en dehors même de la question de la fréquence : l'absence d'aménagements de confort et de sécurité aux points d'arrêt constitue, pour elle, un frein tout aussi réel que l'éloignement de la desserte. De son côté, elle aime le calme et l'espace qui lui offre la commune, qui n'est pas un frein, sachant aussi qu'elle peut compter sur les parents pour les déplacements. Elle confirme de quitter Sauviat pendant le lycée et la région (même le pays après le bacc) à la recherche de plus de confort et de "nouveau".



On a dans ce témoignage que la bataille à mener n'est pas juste, encore une fois, une logique d'infrastructure, ni de finance mais d'une volonté de changer de paradigme sur la notion de la voiture comme accessoire à l'humain. On note aussi que la tendance nationale des ruralités se dessine, en effet, la concernée envisage quitter le territoire à l'âge où justement les jeunes quittent Sauviat (18-25 ans) après le bacc.

Une habitante, retraitée confrontée à

l'illectronisme évoque sa dépendance à sa famille, une forme d'habitude de renoncement lié aussi à son état de santé ; c'est-à-dire une résignation progressive face aux déplacements qu'elle ne fait plus faute de solution ; ainsi que l'illectronisme à proprement parler : ne disposant ni de carte bancaire, ni d'accès à internet. Même si des solutions de proximité sont proposées notamment l'épicerie du Tiers lieu, elle ne peut pas commander à l'avance auprès de cette commerce, et encore moins pour les trajets à la demande. Ce témoignage met en évidence un phénomène de cumul des exclusions : à l'exclusion liée à la mobilité s'ajoute, pour cette habitante, une exclusion numérique et bancaire qui limite d'autant plus les solutions à sa disposition, y compris les solutions locales pourtant pensées pour répondre aux besoins de proximité. Un autre problème évoqué par la concernée également est le désert médical, sachant qu'elle nécessite d'une contrôle régulière, elle estime que la distance mais également l'attente en cas d'urgence est trop grande par rapport à la situation et à sa patience. Une fois de plus, ces problèmes systémiques sur l'affaiblissement des services publics n'épargnent pas les services de transport.



Un actif, parent d'un enfant de bas âge résidant dans la commune met en évidence une mobilité quotidienne fortement organisée autour de la voiture. Le véhicule permet de concilier les exigences professionnelles, les courses, les déplacements liés à l'enfant et les relations familiales. Le trajet domicile-travail est relativement court (30min), mais la voiture conserve une place centrale. Le premier enjeu relevé concerne donc la voiture comme ressource d'autonomie. Elle est reconnue comme peu favorable sur le plan écologique, mais reste associée à la liberté de mouvement, à la rapidité et à la capacité d'enchaîner plusieurs activités au cours d'une même journée.

Cette perception ne relève pas d'un refus de principe de la transition écologique : elle traduit le décalage entre les contraintes pratiques de la vie familiale et professionnelle et l'offre de mobilité actuellement disponible. Un autre enjeu concerne l'incompatibilité entre les horaires individuels et le covoiturage. Le covoiturage apparaît pour lui envisageable en théorie, mais il dépend de la concordance des horaires, des lieux de départ et des destinations.

Il souligne ainsi le poids temporel de la mobilité. Même pour un actif qui ne se considère pas comme particulièrement isolé, les déplacements automobiles prennent une place importante dans la journée. Le concerné a une attente de proximité. Le développement du tiers-lieu, l'ouverture élargie de services locaux et la présence ponctuelle de services de santé ou de secours sont perçus comme des leviers complémentaires à l'amélioration des transports. Cela confirme qu'en milieu rural, la réponse aux difficultés de mobilité ne réside pas uniquement dans le déplacement des personnes : elle peut aussi passer par le rapprochement de certains services.



Emilie Grille, la responsable de l'autorité organisatrice de la mobilité (le SMTUT), en tant que professionnelle permet de replacer les expériences habitantes dans le cadre plus large des politiques publiques de mobilité. Son analyse confirme une universalité dans les communes rurales, la voiture conserve une place indépassable. Elle associe cette situation à la dispersion de l'habitat, à l'éloignement des services, à la recherche du permis de conduire comme ressource d'autonomie et au niveau élevé de motorisation des ménages.

Le premier enjeu identifié est financier. Le développement d'une ligne régulière de transport dans une commune peu dense représente un coût d'exploitation élevé pour une fréquentation potentiellement faible, elle s'y oppose dans les conditions actuelles. Les moyens diminuent et les autorités organisatrices sont confrontées à des arbitrages entre fréquence, couverture territoriale, tarifs, accessibilité et équilibre budgétaire. Dans cette perspective, le transport à la demande apparaît plus adapté à des flux dispersés, à condition qu'il soit lisible, correctement financé et suffisamment souple, c'est d'ailleurs la réforme du 31 août 2026.

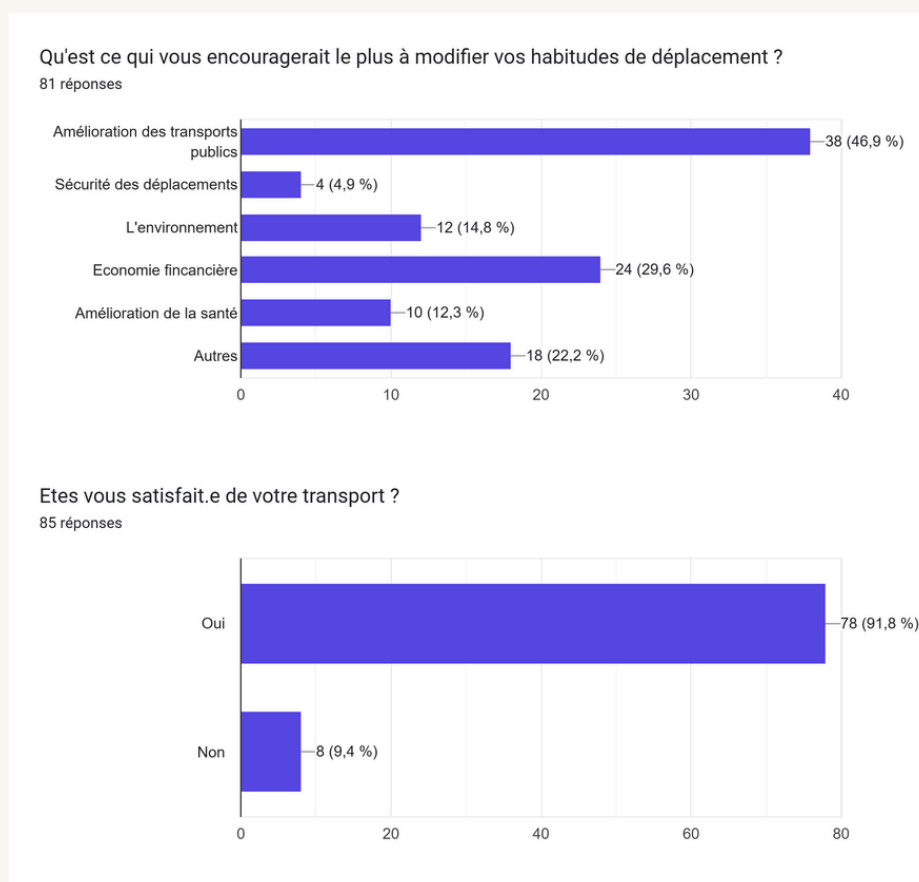
Le deuxième enjeu concerne les contraintes géographiques et de voirie. Les reliefs, les routes départementales, la dispersion des hameaux et l'absence d'aménagements cyclables continus limitent la transposition de solutions pensées pour les espaces urbains. Émilie Grille souligne qu'il n'est ni possible ni nécessaire de créer partout des infrastructures lourdes. L'enjeu peut être de mieux exploiter le réseau secondaire, d'améliorer la signalisation, de sécuriser certains itinéraires et d'accepter un partage de la voirie.

Le troisième enjeu relève de la réception sociale des politiques de mobilité. Les habitudes automobiles, le sentiment que la voiture garantit la liberté et les craintes liées à la modification des usages peuvent freiner l'adoption de nouvelles solutions. Les habitants peuvent souhaiter réduire leurs dépenses ou leur dépendance à la voiture tout en hésitant à modifier leurs pratiques. La transition ne peut donc pas être pensée comme un simple changement technique ; elle suppose du temps, de la pédagogie, de la communication et une démonstration concrète de l'utilité des services proposés. Elle souligne que les politiques de changements sont toujours impopulaires, et c'est dans cette logique que les changements radicaux (comme celui des limitations des voies à Clermont Ferrand) doivent se faire en début de mandat.

Le quatrième enjeu concerne l'information et l'usage effectif des services. Émilie Grille relève que le transport à la demande reste parfois peu utilisé non parce qu'il serait intrinsèquement inadapté, mais parce qu'il est insuffisamment connu ou compris. Une offre de mobilité doit être accompagnée d'une communication claire et détaillée pour tout public, surtout ceux qui souffrent d'illectronisme.

Enfin, l'entretien souligne les limites de la répartition institutionnelle des compétences. L'autorité organisatrice de la mobilité ne maîtrise pas nécessairement la voirie communale, tandis que la région conserve des compétences importantes sur les lignes régionales. La construction d'une réponse adaptée à Sauviat implique donc une coopération entre la commune, le TDM, le SMTUT, la région et une politique de l'Etat.

• CE QUE DIT LE SONDAGE



Réponses des 18 ans et plus, établi
en juillet, 2026

Une satisfaction majoritaire à nuancer

Le questionnaire, administré aux habitants de 18 ans et plus, fait apparaître une satisfaction très majoritaire à l'égard des modes de déplacement : sur 85 répondants, 78 personnes, soit 91,8%, déclarent être satisfaites, contre 8 personnes, soit 9,4%, qui ne le sont pas. Pris isolément, ce résultat pourrait laisser penser que la mobilité ne représente pas un enjeu majeur sur la commune. Cette interprétation serait toutefois réductrice. La satisfaction exprimée renvoie principalement à la voiture individuelle, qui demeure le moyen de déplacement central à Sauviat. Pour les habitants disposant d'un permis et d'un véhicule, elle garantit une liberté de déplacement, une autonomie horaire, une rapidité d'accès aux services et la possibilité de transporter des courses, d'accompagner des proches ou d'enchaîner plusieurs activités. Les entretiens montrent ainsi que la voiture est largement perçue à la fois comme une facilité et comme un instrument de liberté.

Cependant, cette majorité ne doit pas cacher les situations minoritaires de forte contrainte. Les personnes non satisfaites ne sont pas seulement des usagers mécontents d'un service : dans ce cas elles sont privées de permis, confrontées à un handicap, à des difficultés financières ou à une dépendance envers l'entourage.

Pour elles, l'absence d'alternative peut entraîner le report des courses, la difficulté d'accès aux soins, le renoncement à certaines activités ou un sentiment d'isolement. Les entretiens avec des personnes âgées et une personne en situation de handicap montrent notamment que l'aide familiale et amicale peut compenser une partie des difficultés, mais qu'elle ne garantit pas une autonomie de déplacement durable.

Le taux de satisfaction est donc en partie trompeur : il mesure la satisfaction des personnes actuellement équipées et autonomes, sans rendre pleinement compte des besoins des personnes qui se déplacent moins, renoncent à certains trajets ou dépendent régulièrement d'un proche. Une politique de mobilité ne doit pas se limiter à répondre à la majorité déjà motorisée. Elle doit aussi prendre en compte les situations minoritaires, mais particulièrement vulnérables.

Une demande d'alternative crédible

Lorsqu'ils sont interrogés sur ce qui pourrait les encourager à modifier leurs habitudes, 46,9% des répondants citent d'abord l'amélioration des transports publics. L'économie financière arrive en deuxième position, avec 29,6% des réponses. L'environnement est cité par 14,8% des répondants et l'amélioration de la santé par 12,3%.

Ces réponses indiquent que les habitants ne demandent pas uniquement la possibilité de se déplacer davantage. Ils expriment une attente plus exigeante : disposer d'une solution qui puisse remplacer une partie des fonctions assurées aujourd'hui par la voiture. Cette alternative doit être suffisamment pratique pour permettre de gagner du temps, d'atteindre les destinations utiles, de respecter les horaires, de transporter des courses et de ne pas dépendre systématiquement d'un proche.

Cette exigence explique en partie la persistance de l'usage automobile. Selon le questionnaire, 48,9% des sondés déclarent ne pas pouvoir diminuer leur utilisation de la voiture. De plus, 52,4%, sur une autre question (*Annexes*) indiquent que l'absence d'alternative constitue la principale raison pour laquelle ils continuent à utiliser leur véhicule. Ces résultats ne traduisent donc pas nécessairement un refus de modifier les pratiques. Ils montrent surtout que, dans les conditions actuelles, la voiture reste souvent la seule solution jugée suffisamment fiable et adaptée.

L'absence d'alternative peut renvoyer à plusieurs réalités : éloignement des hameaux, difficulté à rejoindre les arrêts de bus, relief, horaires inadaptés, faible fréquence des lignes, manque de correspondances, impossibilité de transporter des charges, manque d'accessibilité pour les personnes handicapées ou absence d'information claire sur les services existants. Les entretiens confirment que l'enjeu n'est pas seulement l'existence d'un transport, mais sa capacité à répondre aux conditions ordinaires de la vie quotidienne.

LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ À SAUVIAT

• LES FREINS HUMAINS À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Une réticence au partage du trajet

Le premier obstacle observé sur le terrain concerne la difficulté à faire émerger une pratique effective de covoiturage entre habitants, alors même que cette solution est régulièrement évoquée comme souhaitable dans les entretiens et le questionnaire. Deux raisons principales expliquent cette réticence. La première tient à une exigence de confort : partager un trajet suppose d'accepter certaines contraintes, comme l'adaptation des horaires, la présence d'un tiers dans l'habitacle ou la perte d'une partie de l'autonomie que procure la conduite individuelle. Cette observation confirme les résultats obtenus lors des entretiens, où plusieurs personnes interrogées associaient la voiture personnelle à une liberté difficilement transférable à une pratique partagée.

La seconde raison est plus pratique : les habitants ne connaissent pas les emplois du temps des autres. Le covoiturage suppose une coïncidence entre les horaires, les lieux de départ et les destinations de plusieurs personnes. Or, en l'absence d'outil de mise en relation, d'habitude de coordination ou de moment collectif permettant d'échanger sur ces informations, cette coïncidence reste largement le fruit du hasard ou de relations interpersonnelles préexistantes. Le covoiturage fonctionne alors surtout entre membres d'une même famille ou entre voisins déjà proches, mais ne se généralise pas à l'échelle de la commune.

Une cohésion associative fragile et concentrée

Le deuxième obstacle relève de l'organisation de la vie associative locale. Selon les responsables rencontrés, la cohésion entre habitants demeure fragile, dans la mesure où l'animation communale repose sur un nombre restreint de personnes, qui se retrouvent à porter l'essentiel des initiatives, des événements et des dispositifs de solidarité. Cette situation crée un risque d'essoufflement et limite la capacité de la commune à s'appuyer sur une dynamique collective large. Cette observation a une conséquence directe pour la réflexion sur la mobilité. Elle invite à ne pas envisager, comme solution principale, une organisation strictement autoportée par les habitants eux-mêmes, par exemple sous la forme d'un covoiturage entièrement informel et spontané, ou d'une plateforme d'entraide reposant sur le seul volontariat local. Une telle solution risquerait de reproduire les limites déjà observées dans la vie associative : dépendance à quelques personnes engagées, fragilité dans le temps et difficulté à toucher l'ensemble de la population. Une solution de mobilité durable nécessite donc un minimum de structuration extérieure, institutionnelle ou professionnelle, en complément des solidarités locales où même ceux qui ne connaissent personne, ni ceux qui veulent rester dans leur bulle se sentent concernés par la solution.

Des habitants disponibles, mais une occasion de rencontre manquante

Ce constat ne signifie cependant pas que les habitants seraient indifférents aux difficultés de leurs voisins. Au contraire, l'expérience de terrain montre que l'entraide potentielle existe, mais qu'elle manque d'un cadre ou d'une occasion pour se concrétiser. Lors des échanges organisés notamment pendant la fête patronale où j'ai diffusé une vidéo retraçant mon vécu et mes difficultés lors du stage notamment sur ma mobilité, des habitants, informés des difficultés de mobilité rencontrées, ont spontanément proposé leur aide, du moins regrettaient qu'ils ne savaient pas que j'étais là et qu'ils auraient pu me venir en aide par exemple pour m'accompagner lors des courses. Cette réaction indique que la solidarité de proximité demeure disponible, mais qu'elle reste largement conditionnée à l'existence d'un moment ou d'un lieu permettant aux habitants de se connaître, d'échanger et d'identifier les besoins des uns et des autres.

L'absence de repère patrimonial et de lieu de rencontre structurant

Un dernier facteur explique la difficulté à mobiliser les habitants autour d'une solution collective de mobilité : l'absence, à l'échelle de la commune, d'un ancrage identitaire fort ou d'un lieu central perçu comme un carrefour de sociabilité. En l'absence d'un tel repère, les habitants de Sauviat organisent une large part de leur vie sociale, professionnelle et de loisirs à l'extérieur de la commune, notamment à Courpière ou à Thiers. Cette situation limite la constitution d'un collectif local mobilisable autour d'un projet commun de mobilité, puisque les habitants n'ont pas nécessairement de motif de se retrouver au sein même de la commune.

Cette observation renforce l'intérêt de projets tels que le tiers-lieu, déjà évoqué dans plusieurs entretiens comme un point d'appui potentiel. Un espace de ce type pourrait progressivement constituer un point de repère local, susceptible de faciliter les rencontres, l'information sur les dispositifs de mobilité et l'émergence de pratiques de partage de trajet. Mais il faut qu'il se multiplie sur les différents hameaux et soit plus régulier, comme l'a souhaité un interviewé.

• LE TRAJET INDIVIDUEL : UN GASPILLAGE ?

Un autre élément relevé au cours des observations de terrain concerne la réalisation, par les habitants eux mêmes, du caractère gaspillant de leurs propres déplacements individuels. Plusieurs personnes ont rapporté se rendre seules, avec leur véhicule personnel, au marché de Courpière, tout en constatant qu'elles y croisent régulièrement les mêmes habitants de Sauviat, venus eux aussi individuellement depuis la commune.

Cette observation illustre un paradoxe : les habitants perçoivent eux-mêmes une forme de gaspillage dans la multiplication de trajets individuels vers une même destination, à des horaires souvent proches, sans qu'une solution de mutualisation ne soit pour autant mise en place. Ce constat rejoint les données du questionnaire, où l'absence d'alternative est identifiée comme le principal frein à la réduction de l'usage automobile, d'un dispositif suffisamment simple pour saisir d'une convergence objective de déplacements.

• LE TRANSPORT SCOLAIRE : LA SEULE ALTERNATIVE EXISTANTE

Le transport scolaire constitue, sur la commune, l'une des seules formes de transport collectif fonctionnant avec une certaine régularité. Il pourrait, à ce titre, représenter une ressource complémentaire pour d'autres usages que le seul trajet vers l'établissement scolaire. Deux limites doivent toutefois être soulignées.

D'une part, ce service demeure insuffisamment connu des habitants non concernés directement par la scolarité d'un enfant. Son fonctionnement, ses horaires et ses conditions d'accès restent mal identifiés par une partie de la population, ce qui limite son usage potentiel comme solution complémentaire de mobilité, d'autant plus que son abonnement reste à l'année et il faut s'inscrire tôt, avant la rentrée.

D'autre part, le partage d'un même véhicule avec des enfants scolarisés soulève une question de statut pour d'éventuels adultes. Le bus scolaire est identifié socialement comme un service réservé aux élèves, ce qui peut décourager d'autres habitants de l'envisager comme un moyen de transport ordinaire, même dans les cas où cela serait techniquement possible. Cette perception constitue un frein culturel à la diversification des usages du transport scolaire, qui devrait être pris en compte dans toute réflexion visant à élargir son rôle au sein de la commune

• LES LIMITES ET FREINS D'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU

À l'échelle intercommunale et régionale, l'observation de terrain confirme les difficultés déjà identifiées par les habitants concernant la fiabilité et la continuité des transports existants. Les lignes de bus du SMTUT et les lignes régionales connaissent des variations de desserte, notamment lors des périodes de vacances scolaires, qui peuvent fragiliser fortement les déplacements des usagers dépendant de ces services.

Au cours du mois de juillet 2026, un exemple concret a pu être observé directement : la liaison entre Sauviat Piboulet et Clermont-Ferrand, assurée par la ligne régionale P02, a cessé de circuler les lundis matin en raison des ajustements liés aux vacances scolaires. Cette interruption a contraint les usagers à emprunter un itinéraire alternatif nettement plus long. Alors que le trajet s'effectue habituellement en une heure et vingt minutes, il a nécessité près de deux heures pour parcourir une distance d'environ cinquante kilomètres. Cette situation illustre une difficulté structurelle : les ajustements saisonniers de l'offre ne tiennent pas toujours compte des besoins réels des usagers, notamment de ceux qui n'ont pas de solution de repli immédiate.

Cet exemple dépasse le cas individuel : il révèle une fragilité plus générale de l'articulation entre les différents niveaux d'autorité organisatrice de la mobilité. Les ajustements de desserte, décidés à l'échelle régionale, peuvent avoir des conséquences disproportionnées sur les usagers des territoires ruraux, pour lesquels l'absence de solution alternative rend chaque interruption de service particulièrement pénalisante.

Cette observation confirme les propos recueillis auprès de la professionnelle de la mobilité interrogée dans le cadre des entretiens, qui soulignait la complexité de la répartition des compétences entre commune, intercommunalité et région, ainsi que les contraintes budgétaires pesant sur l'ensemble du réseau.

On note également la difficulté des bus avec l'intermodalité, où l'utilisation de différents moyens de transport, par exemple lors de mes déplacements, les bus prennent les trotinettes non pas systématiquement mais en raison s'il y a de place ou pas dans le coffre, cette difficulté ne donne pas sérénité car les clients ne peuvent laisser leurs vélos à l'arrêt de bus.

À ces difficultés de continuité du service s'ajoutent plusieurs obstacles pratiques qui limitent l'attractivité des transports existants, indépendamment même de leur simple existence. Premièrement, l'absence d'application dédiée pour les lignes du SMTUT et l'absence d'intégration des itinéraires dans des outils de cartographie largement utilisés, comme les applications de navigation grand public, compliquent l'accès à l'information. Trouver un horaire ou un itinéraire suppose de consulter directement le site internet du réseau, ce qui représente une démarche plus longue et moins intuitive que la consultation d'une application de transport ou d'un moteur de cartographie couramment utilisé.

Deuxièmement, certains services de transport n'acceptent pas le paiement par carte bancaire, ce qui constitue une contrainte supplémentaire pour les usagers occasionnels, en particulier pour les personnes ne disposant pas systématiquement d'espèces. Cette contrainte, en apparence secondaire, peut suffire à décourager l'usage ponctuel d'un service, notamment pour des usagers non habitués à ce mode de transport.

Troisièmement, la ponctualité des lignes régionales demeure elle-même incertaine, y compris dans le sens inverse de l'exemple précédent : un bus peut aussi partir en avance par rapport à l'horaire prévu. Une telle situation a pu être observée directement lors d'un trajet depuis Clermont-Ferrand vers Sauviat un lundi, où le départ anticipé du bus a contraint à recourir à un trajet de covoiturage improvisé d'une heure pour rejoindre la commune. Cette expérience illustre la vulnérabilité des usagers non motorisés face à la moindre irrégularité du service, ainsi que l'importance d'une marge de sécurité financière ou relationnelle pour faire face à ce type d'imprévu.

L'ensemble de ces éléments, pris isolément, peuvent sembler être de simples détails d'organisation. Mis en perspective, ils dessinent cependant un ensemble cohérent de freins qui expliquent la faible attractivité des transports collectifs existants, indépendamment même de leur fréquence ou de leur tracé. Une offre de transport, pour être réellement utilisée, doit non seulement exister, mais aussi être visible, compréhensible, accessible financièrement et suffisamment fiable pour ne pas exposer ses usagers à des situations de blocage. Ces constats confirment ainsi de fonder toute proposition de solution sur les exigences d'inclusivité, de sobriété et de régularité.

PISTES ET RECOMMANDATIONS

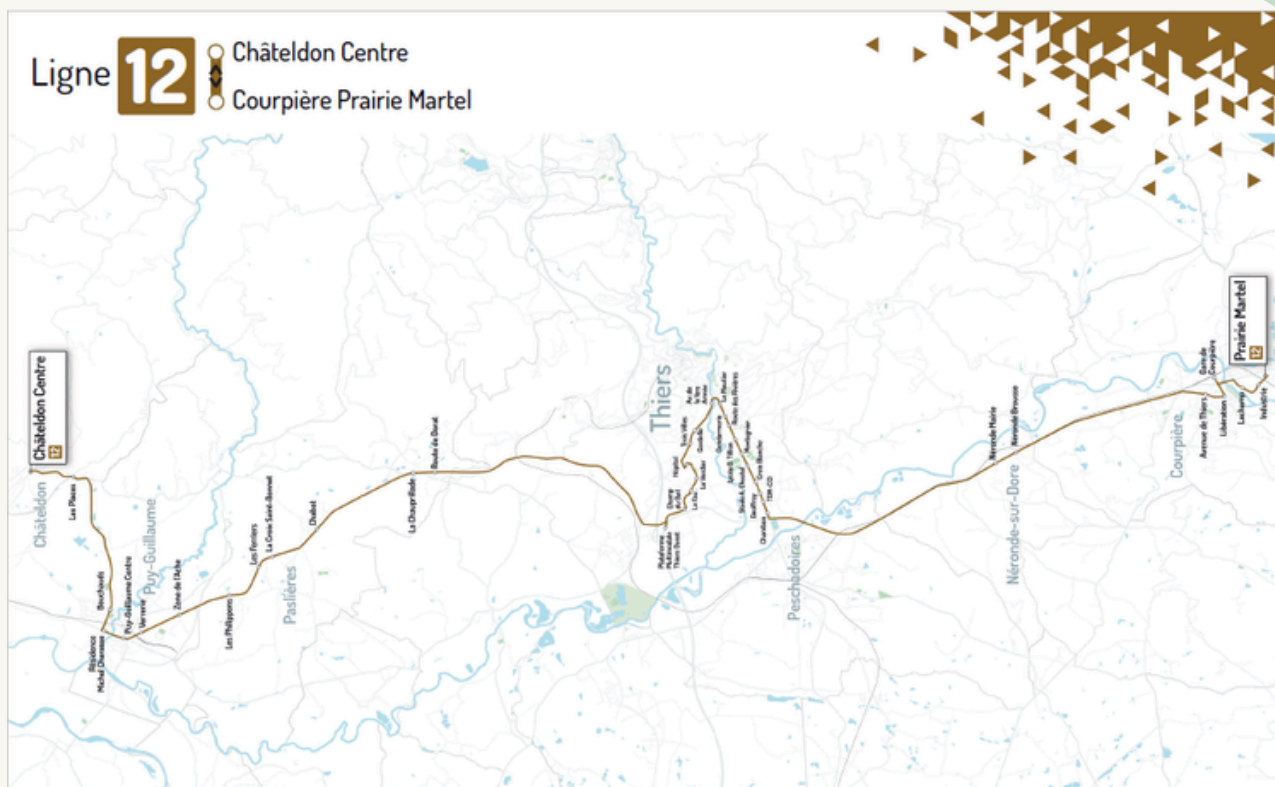
• UNE PROBLÉMATIQUE VERS L'IDENTIFICATION DE PISTES

Il convient de rappeler que l'objectif initial de ce stage n'était pas de proposer une solution de transport unique et définitive pour la commune de Sauviat, mais de recenser les envies, les besoins et les freins de la population, afin de nourrir une réflexion croisée entre les attentes habitantes, l'expertise technique des acteurs de la mobilité et les impératifs environnementaux. Dans cette perspective, le présent chapitre ne prétend pas clore le débat sur la mobilité à Sauviat. Il propose plutôt un ensemble de pistes, dont certaines apparaissent comme des leviers incontournables au regard des résultats obtenus, tandis que d'autres demeurent davantage prospectives ou soumises à des conditions de faisabilité qu'il convient d'examiner avec rigueur.

L'esprit général de ces pistes repose sur un choix méthodologique clair : **privilégier, à court et moyen terme, la facilitation de la sortie des habitants vers les communes voisines plutôt que la transformation de la commune elle-même ou l'implantation de nouveaux services de proximité**. Ce choix ne signifie pas que le renforcement de l'animation locale ou l'installation de services de santé, de commerces ou de marchés à Sauviat seraient sans intérêt. Il traduit cependant un principe de réalisme opérationnel : ces investissements sont, par nature, plus coûteux, plus longs à mettre en œuvre et plus incertains dans leurs effets, sachant que la responsable de la vie associative pointe un problème de manque de cohésion des habitants sur les animations ; la demande actuelle des habitants porte prioritairement sur l'amélioration de l'accès aux pôles déjà pourvus en services, en particulier Courpière et Thiers. Les résultats du diagnostic ont montré que plus de la moitié des déplacements des habitants s'orientent déjà vers cet axe. Faciliter ce mouvement existant apparaît donc comme un levier plus immédiatement mobilisable que faire implanter entièrement une nouvelle offre de services (santé, commerces etc sur la commune.

PISTE : ÉTENDRE LA LIGNE 12

La première piste, considérée comme la plus structurante, consiste à étendre la ligne régulière 12, qui relie actuellement Châteldon et Courpière, jusqu'à la commune de Sauviat. Cette solution présente l'avantage de ne pas nécessiter la création d'une ligne entièrement nouvelle, mais seulement le prolongement d'un service déjà existant et organisé par le réseau SMTUT. Cette piste répond directement aux trois exigences identifiées dans l'analyse des résultats du questionnaire et des entretiens : l'inclusivité, la sobriété et la régularité. Sur le plan de l'inclusivité, un service de ligne régulière ne requiert ni permis de conduire, ni véhicule personnel, ni compétence numérique particulière pour être utilisé, contrairement à des solutions reposant sur une réservation en ligne ou une application mobile.



Ligne actuelle de la 12, en septembre 2026

Il peut donc être utilisé par l'ensemble des catégories de population recensées dans les entretiens : adolescents scolarisés, personnes âgées, personnes en situation de handicap ne pouvant plus conduire, ou actifs souhaitant réduire leur usage de la voiture pour certains trajets.

Sur le plan de la régularité, l'extension d'une ligne existante permet de bénéficier d'une fréquence et d'une fiabilité déjà éprouvées sur le tronçon Châteldon-Courpière, sans dépendre d'un dispositif expérimental dont l'avenir pourrait être incertain. Enfin, sur le plan de la sobriété, cette solution permet de mutualiser un même véhicule pour l'ensemble des usagers empruntant cet axe, plutôt que de multiplier les trajets individuels vers une même destination, comme cela a été observé au sujet des déplacements vers le marché de Courpière.

L'intérêt principal de cette piste réside dans sa capacité à connecter Sauviat non seulement à Courpière, mais, par correspondance depuis la gare de Courpière, à un réseau plus large incluant Clermont-Ferrand, Ambert, Vichy et Thiers. Cette connexion permettrait ainsi à un habitant ne disposant ni de voiture ni de vélo de rejoindre plusieurs pôles majeurs de la région sans dépendre d'un tiers. Cette piste apparaît donc comme la réponse la plus englobante identifiée à ce stade de l'étude, car elle ne cible pas un public particulier, mais l'ensemble des habitants, quel que soit leur âge, leur état de santé ou leur niveau de ressources.

PISTE : SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS EN MOBILITÉS ACTIVES

La deuxième piste vise à améliorer les conditions de sécurité pour les déplacements réalisés à vélo ou en trottinette au sein de la commune, en complément d'une offre de transport collectif renforcée. Cette piste répond à un frein identifié à plusieurs reprises dans les entretiens et lors de l'observation de terrain : l'exposition des usagers non motorisés aux dangers de la circulation, en raison de routes étroites, sinueuses, marquées par un dénivelé important et empruntées à des vitesses parfois élevées. Seuls certains hameaux, comme Cublas, bénéficient actuellement d'une limitation à 30 kilomètres par heure, ce qui laisse la majorité du réseau viaire communal peu adapté à la coexistence sécurisée entre véhicules motorisés et usagers vulnérables.

La proposition consiste ainsi à installer une signalisation adaptée, notamment des panneaux de type « voie partagée », permettant de sensibiliser les automobilistes à la présence potentielle de cyclistes ou de piétons, en particulier sur les tronçons les plus fréquentés ou les plus dangereux. Cette signalisation devrait être complétée par l'installation de râteliers à vélos dans les différents hameaux de la commune, afin de faciliter le stationnement et de encourager les déplacements à deux roues sur les courtes distances, notamment entre les hameaux et le bourg.

Cette piste doit néanmoins être articulée avec les limites déjà identifiées concernant les mobilités actives à Sauviat. Le relief communal, marqué par des pentes importantes, restreint fortement la pertinence du vélo musculaire pour l'ensemble des habitants, en particulier les personnes âgées, les enfants ou les personnes rencontrant des difficultés physiques. Cette piste doit donc être comprise comme un aménagement de sécurisation complémentaire, destiné à accompagner les déplacements de proximité pour les usagers en capacité de les réaliser, notamment à l'aide d'un vélo à assistance électrique, plutôt que comme une solution de substitution généralisée à la voiture ou au transport collectif.



3 PISTE : NAVETTE PÉRIODIQUE

La troisième piste propose la mise en place d'une navette périodique reliant Sauviat aux équipements culturels et de loisirs de l'agglomération clermontoise (Cinéma, Jaude, Concert, boîte de nuit, bowling...) , à raison d'une fréquence pouvant aller d'une fois par quinzaine à une fois par semaine, par exemple le samedi. Cette proposition s'inspire du modèle des navettes de marché mises en place par certaines collectivités rurales, à l'image de la Communauté de communes de Guillestre, dans les Hautes-Alpes, tout en l'adaptant à un usage différent : l'accès à la culture et aux loisirs plutôt qu'au seul ravitaillement.

Cette piste vise en particulier deux publics identifiés comme fragiles dans le diagnostic : les enfants et adolescents, dont l'autonomie de déplacement dépend largement du transport scolaire et de la disponibilité parentale, ainsi que les jeunes adultes âgés de 18 à 25 ans, largement absents de la population résidente de Sauviat. L'objectif poursuivi est double. D'une part, il s'agit de donner aux jeunes une raison supplémentaire de demeurer attachés à la commune, en réduisant le sentiment d'éloignement par rapport aux activités culturelles et de loisirs disponibles en milieu urbain. D'autre part, il s'agit de répondre à une pénibilité déjà identifiée par les personnes actuellement présentes sur la commune : l'impossibilité, pour une partie d'entre elles, d'accéder facilement à des équipements comme les salles de cinéma, faute de moyen de transport adapté.

Concrètement, cette navette pourrait fonctionner selon un principe d'aller-retour organisé sur une même journée, avec un départ matinal depuis le bourg de Sauviat en direction de Clermont-Ferrand, incluant un passage par des équipements tels que les salles de cinéma, suivi d'un retour en fin de journée. Une variante nocturne pourrait également être envisagée, avec un départ de Sauviat en début de soirée, autour de 16 heures, et un retour depuis le centre de Clermont-Ferrand en fin de nuit, autour de 6 heures le lendemain matin, afin de répondre aux besoins spécifiques des jeunes adultes souhaitant participer à des activités nocturnes sans dépendre d'un accompagnement familial ou d'un covoiturage aléatoire.

Cette piste présente l'intérêt de dépasser une conception strictement utilitaire de la mobilité, déjà développée dans la partie théorique de ce rapport : elle reconnaît que l'accès aux loisirs et à la culture constitue une dimension à part entière de la mobilité, avec des effets potentiels sur l'attractivité résidentielle de la commune et sur le sentiment d'appartenance des plus jeunes habitants.



4 PISTE : S'APPUYER SUR LES ASSOCIATIONS DE LA MOBILITÉ RURALE

La quatrième piste consiste à examiner la possibilité de mobiliser des dispositifs déjà développés par des associations spécialisées dans la mobilité rurale et la lutte contre la disparition des services publics dans le département, notamment PFM63 et l'association Monts Qui Pétillent.



PFM63 a mis en place, sur le secteur d'Ambert, un dispositif de transport à la demande dénommé « Transport à Utilité Sociale », fonctionnant selon un principe simple : un usager contacte l'association par téléphone ou par message, et un responsable identifie un conducteur disponible pour assurer la mise en relation. Ce modèle présente l'avantage de reposer sur une structure professionnalisée, extérieure au seul cercle familial ou de voisinage, ce qui répond directement à l'un des enjeux identifiés dans les entretiens : la difficulté, pour certaines personnes, à solliciter continuellement leurs proches sans éprouver un sentiment de dépendance ou de redevabilité. L'intérêt de cette piste réside donc dans sa capacité à répondre à l'exigence d'inclusivité identifiée précédemment, en offrant un service accessible sans compétence numérique avancée, par un simple appel téléphonique, et potentiellement extensible à la commune de Sauviat sous la responsabilité d'un référent local.

Le même dispositif pourrait être envisagé indépendamment des services du SMTUT (TAD Domicile) et celui du PFM63, notamment pour avoir plus d'offre, de choix et de trafic, par exemple en recrutant une personne à la commune de Sauviat pour animer et faire joindre ceux qui ont un créneau disponible vers une destination et celui ou celle qui désire à prendre le trajet depuis un groupe Whatsapp destiné à cet effet.



L'association Monts qui pétillent propose, de son côté, un dispositif différent, fondé sur la mise à disposition de voiturettes électriques légères, limitées à 25 kilomètres par heure, selon un principe proche des systèmes de vélos en libre-service développés dans certaines villes. Cette solution pourrait, en apparence, constituer une réponse intéressante pour les habitants ne disposant pas de véhicule personnel. Elle se heurte cependant, à ce stade, à plusieurs limites importantes qu'il convient de mentionner avec honnêteté.

Premièrement, le coût de production de ces véhicules, actuellement estimé à environ 10 000 euros par unité, ainsi que l'absence d'un atelier de fabrication à grande échelle, rendent ce dispositif difficilement opérationnel à court terme. Deuxièmement, l'accessibilité physique de ces véhicules pose une difficulté spécifique pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, dans la mesure où l'installation à bord peut nécessiter une certaine souplesse corporelle, tandis que leur utilisation peut requérir un effort musculaire non négligeable. Troisièmement, la nature même du besoin identifié à Sauviat limite la pertinence de ce type de véhicule : alors qu'il pourrait présenter un intérêt pour des déplacements strictement internes à la commune, son usage pour relier Sauviat à Courpière, Augerolles ou d'autres communes voisines l'exposerait aux dangers déjà identifiés sur le réseau routier départemental, notamment en raison de la vitesse de circulation des véhicules motorisés et de l'étroitesse de certaines voies. Cette piste doit donc être considérée comme prometteuse sur le principe, mais non mobilisable dans l'immédiat en l'état actuel de sa maturité technique et industrielle. Elle mérite néanmoins d'être suivie avec attention, notamment si les conditions de production, de coût et de sécurité routière venaient à évoluer favorablement dans les prochaines années.



Un prototype de voiturette,
Festival de la mobilité 2026

DÉFICIT DE COMMUNICATION TERRITORIALE

• UN PROBLÈME DE FOND IDENTIFIÉ

Au-delà des quatre pistes précédemment développées, cette étude a permis de mettre en évidence une problématique transversale, qui conditionne en réalité l'efficacité de toutes les solutions envisagées : l'absence d'une politique de communication structurée à l'échelle de la commune de Sauviat. Cette carence ne concerne pas seulement la forme des outils de communication existants, mais également le fond des messages transmis, ainsi que la régularité du lien entretenu entre la mairie et ses habitants.

Ce constat est apparu de manière récurrente au cours des échanges informels menés sur le terrain. Une part importante des habitants rencontrés ignorait l'existence même de l'étude conduite dans le cadre de ce stage, alors même que celle-ci portait directement sur leurs conditions de vie quotidienne mais de manière générale, il y a un fossé ressenti entre les actions municipales et leurs réceptions. Ce défaut d'information ne relève pas d'un simple oubli ponctuel : il traduit une absence d'action de communication établi entre la mairie et la population, qui empêche un contact régulier ou d'une information, qu'il s'agisse d'une démarche de consultation, d'un projet communal ou d'une offre de service existante.

Ce problème a également été identifié, de manière indirecte, par plusieurs personnes interrogées dans le cadre des entretiens. L'une des élues rencontrées a ainsi souligné un manque d'information de la part du SMTUT sur certains détails, tandis que la responsable du SMTUT a reconnu que le transport à la demande souffrait avant tout d'un déficit de communication, plus que d'une inadéquation de fond avec les besoins des habitants. De même, l'entretien mené auprès d'une habitante âgée a mis en évidence une difficulté supplémentaire, liée à l'illectronisme, qui vient s'ajouter au déficit de communication traditionnelle : lorsque l'information n'existe que sous une forme numérique, elle devient inaccessible à une partie significative de la population, en particulier les personnes âgées.

Ce diagnostic conduit à une conclusion importante pour la suite de ce rapport : la pertinence d'une offre de mobilité ne dépend pas uniquement de sa conception technique, mais aussi de sa capacité à être connue, comprise et appropriée par les habitants. Une ligne de bus prolongée, un dispositif de transport à la demande ou une navette culturelle, quelle que soit leur qualité intrinsèque, resteront sans effet significatif s'ils demeurent ignorés par une partie de la population. La communication territoriale ne constitue donc pas un simple outil d'accompagnement des politiques publiques ; elle en est une condition de réussite à part entière.

• LES ENJEUX DE LA COMMUNICATION TERRITORIALE À SAUVIAT

La communication territoriale recouvre habituellement deux dimensions distinctes, qu'il convient de bien différencier. La communication interne désigne la circulation de l'information au sein même de l'administration communale, c'est-à-dire entre les élus et le personnel municipal : transmission des décisions, coordination entre les services, suivi des dossiers et cohérence de l'action publique en interne. La communication externe, quant à elle, regroupe l'ensemble des relations et des messages adressés vers l'extérieur de l'administration : les habitants, les institutions (intercommunalité, département, région, prefecture...), ainsi que les campagnes de communication et la valorisation de l'image de la commune.

Le diagnostic établi au cours de ce stage porte principalement sur cette seconde dimension. La commune ne dispose aujourd'hui ni d'une identité graphique stabilisée, ni d'une présence numérique construite de manière cohérente, ni d'une stratégie de communication permettant d'installer durablement une image reconnaissable auprès des publics extérieurs. Ce déficit affecte la relation la relation avec les habitants eux-mêmes, qui manquent d'un canal régulier pour être informés des projets, des services et des dispositifs disponibles, notamment en matière de mobilité mais aussi d'une adhésion à la commune, d'ordre de l'affect.

La question de la communication interne, entre élus et personnel communal, constitue un enjeu distinct, qui n'a pas été investigué en profondeur dans le cadre de cette étude centrée sur la mobilité. Elle mériterait néanmoins d'être posée comme une piste de réflexion complémentaire pour une amélioration plus globale du fonctionnement administratif de la commune, sans faire l'objet d'une proposition détaillée dans ce rapport.

⑤ PISTE : LA CRÉATION D'UN SERVICE DE COMMUNICATION

Au regard de ce diagnostic, la cinquième piste proposée dans ce rapport consiste en la création d'un service de communication, structuré autour de deux postes complémentaires et clairement distingués : l'un orienté vers la construction de l'image institutionnelle de la commune et ses relations avec les publics et institutions extérieurs, l'autre orienté vers la relation de proximité avec les habitants et la diffusion d'informations pratiques, notamment relatives à la mobilité. Les fiches de poste suivantes présentent, de manière simplifiée, les missions principales envisagées pour chacune de ces fonctions.

• FICHE DE POSTE 1 : CHARGÉ·E DE COMMUNICATION EXTERNE

Rattachement : Mairie de Sauviat

Finalité du poste : Construire, structurer et faire perdurer l'image de la commune auprès des publics extérieurs (habitants potentiels, visiteurs, institutions partenaires, presse locale).

Tâches majeures

- Définir et fonder l'identité visuelle de la commune (charte graphique, logo, ligne éditoriale) servant de socle à l'ensemble des supports de communication.
- Créer et administrer la présence numérique institutionnelle de la commune (site internet, réseaux sociaux) et en assurer l'actualisation régulière.
- Concevoir des actions de communication valorisant les actions municipales, les projets en cours et le patrimoine local.
- Assurer la communication institutionnelle de la commune auprès des institutions partenaires (intercommunalité, département, région, presse locale).
- Élaborer une stratégie de communication de moyen terme visant à installer durablement l'image et l'attractivité de la commune.

• FICHE DE POSTE 2 : CHARGÉ·E DE COMMUNICATION DE PROXIMITÉ ET MÉDIATION

Rattachement : Mairie de Sauviat

Finalité du poste : Organiser la circulation de l'information entre la mairie et les habitants, et faciliter l'accès de tous aux services et dispositifs de mobilité existants.

Tâches majeures

- Créer, animer et modérer un groupe de messagerie instantanée réunissant les habitants volontaires, dédié notamment aux échanges de covoiturage (proposition et réponse aux trajets).
- Assurer une permanence téléphonique permettant aux habitants peu à l'aise avec le numérique de relayer une demande de covoiturage
- Centraliser et diffuser auprès des habitants l'information relative aux offres de transport existantes (transport à la demande, Transport à Utilité Sociale de PFM63, lignes régulières de bus).
- Relayer localement les informations municipales pratiques auprès de l'ensemble des habitants, y compris ceux éloignés du numérique.
- Rendre compte régulièrement aux élus des besoins, questions et difficultés exprimés par les habitants via ces canaux, afin d'alimenter le suivi des politiques communales.

• LES BÉNÉFICES ATTENDUS DE LA MISE EN PLACE DE CE SERVICE

La création de ce service de communication ne se limiterait pas à la seule question de la mobilité. Elle produirait des effets plus larges, bénéfiques à l'ensemble de l'action municipale. Sur le plan de la cohésion sociale, la mise en place d'un canal de communication de proximité régulier pourrait contribuer à renforcer le lien entre les habitants eux-mêmes, en complément du lien avec la mairie. Ce dispositif rejoint directement le constat établi précédemment concernant l'absence d'occasion de rencontre entre habitants : un outil de mise en relation autour du covoiturage pourrait ainsi devenir, progressivement, un support plus général d'entraide et de sociabilité locale, sans reposer uniquement sur les moments collectifs ponctuels comme les fêtes communales.

Sur le plan de la confiance envers l'action publique locale, une communication plus régulière et plus transparente permettrait de répondre au sentiment, exprimé par certains habitants, d'un manque de proximité avec la mairie. La diffusion régulière d'informations sur les projets communaux, y compris sur les démarches engagées en matière de mobilité, pourrait contribuer à restaurer un climat de confiance et à légitimer les décisions futures de la collectivité.

Sur le plan de l'attractivité résidentielle, la construction d'une identité visuelle et d'une présence numérique cohérente pourrait renforcer la visibilité de la commune auprès de potentiels nouveaux habitants et d'institutions partenaires, notamment dans un contexte où plusieurs communes rurales cherchent à attirer de jeunes actifs ou des familles en quête d'un cadre de vie rural.

Enfin, sur le plan de l'efficacité des politiques publiques, ce service de communication permettrait de démultiplier l'impact des autres pistes proposées dans ce rapport. Un prolongement de ligne de bus, une signalisation de sécurité, une navette culturelle ou un dispositif associatif de transport à la demande ne produiront des effets significatifs qu'à condition d'être connus, compris et utilisés par les habitants. La communication territoriale ne constitue donc pas une piste supplémentaire parmi d'autres : elle représente une condition de réussite transversale, sans laquelle l'ensemble des efforts engagés en matière de mobilité risquerait de demeurer sans effet mesurable sur les pratiques quotidiennes de la population.

A noter que ce service de Communication peut opérer simultanément sur deux communes voisines ayant une taille similaire avec Sauviat, par exemple 2jours et demi à Sauviat et 2jours et demi dans une autre commune voisine.

Les autres solutions telles que le bus 12 allant vers Sauviat ou le TUS du PFM63 sont également des solutions à proposer aux autres municipalités pour une charge mutuelle sur un espace plus étendue.



ACCROCHES PORTES

17 ANS ET MOINS

Pour les 17 ans et moins



1. Tu habites dans quel hameau ? _____

2. Quel âge as-tu ? ☐ 10 - 12 ans ☐ 12 - 15 ans ☐ 15 - 17 ans

3. Qu'est-ce qui décrit au mieux ta situation ?
☐ En études ☐ Actif(ve) ☐ En alternance ☐ Aucune activité

4. Comment te déplaces - tu le plus souvent ? (une seule réponse)
☐ A pied ☐ A vélo ☐ Bus ☐ Voiture avec un membre de la famille
☐ Deux roues motorisées ☐ Autres _____

5. À quelle fréquence te déplaces - tu en voiture avec un parent ou un proche ?
☐ Plusieurs fois par jour ☐ Tous les jours ou presque
☐ Une à trois fois par semaine ☐ 2 à 3 fois par mois
☐ Très rarement

6. Est-il facile de te déplacer seul(e) dans la commune ?
☐ Oui ☐ Non

7. Qu'est-ce qui limite le plus tes déplacements ?
☐ Distance ☐ Manque de transport ☐ Insécurité lors du trajet
☐ Coût ☐ Rien ☐ Autre _____

8. Quels moyens de transport aimerais-tu utiliser davantage ?
☐ Vélo ☐ Marche ☐ Bus ☐ Covoiturage
☐ Aucun, je suis satisfait(e) ☐ Autre _____

9. Est-ce que tu prévois obligatoirement de passer le permis voiture à tes 18 ans ?
☐ Oui ☐ Non

10. Si oui, pourquoi est-ce une obligation ? (3 réponses maximum)
☐ Pour être plus autonome ☐ Pour le travail/études
☐ Manque de moyen de transport ☐ Pour le statut/l'image
☐ C'est une étape vers le monde adulte
☐ Autres _____



11. Si les voitures devaient être beaucoup moins utilisées dans la commune, qu'est-ce qui devrait être développé en priorité ? (2 réponses maximum)
☐ Bus ☐ Vélo ☐ Espaces piétons ☐ Covoiturage
☐ Services de proximité (commerce, médical...) ☐ Autres _____

12. Selon toi, la voiture est surtout : (une réponse)
☐ Une liberté ☐ Un moyen pratique ☐ Une nécessité
☐ Polluante ☐ Je ne sais pas

13. Serais-tu à l'aise pour partager un trajet avec d'autres personnes avec leurs voitures ? ☐ Oui ☐ Non

14. Pourquoi ? _____

15. Qu'est-ce qui est le plus important quand tu te déplaces ?
☐ Aller vite ☐ Etre en sécurité ☐ Etre autonome
☐ Préserver l'environnement

16. Lors d'une journée habituelle, à quelle heure quittes-tu généralement ton domicile ?
☐ Avant 6h ☐ 6h - 6h30 ☐ 6h30 - 7h
☐ 7h - 7h30 ☐ 7h30 - 8h ☐ 8h30 et plus
☐ Je reste généralement sur la commune

17. Lors d'une journée habituelle, à quelle heure reviens-tu généralement à ton domicile (heure d'arrivée) ?
☐ Avant 18h ☐ 18h à 19h ☐ 19h - 20h
☐ 20h et plus ☐ Je reste généralement sur la commune

18. Es-tu satisfait(e) de ton mode de transport actuel ?
☐ Oui ☐ Non



ACCROCHES PORTES

18 ANS ET PLUS

Pour les 18 ans et plus



1. Vous habitez dans quel hameau ? _____

2. Quelle est votre tranche d'âge ?
☐ 18-25 ans ☐ 26-35 ans ☐ 36-45 ans ☐ 45-59 ans
☐ 60-75 ans ☐ 76 ans et plus

3. Quel est votre genre ? ☐ H ☐ F ☐ NB ☐ Pas de réponse

5. Quelle est votre situation professionnelle ?
☐ Actif(ve) ☐ Etudiant.e ☐ Retraité.e ☐ Sans emploi

6. À quelle fréquence utilisez-vous une (votre) voiture ?
☐ Tous les jours ☐ 3 à 4 fois par semaine ☐ 1 par semaine
☐ Plusieurs fois par jour ☐ Quelques fois par mois ☐ Rarement

7. Si véhiculé(e), pour quels motifs utilisez-vous principalement une voiture ?
 (2 réponses maximum)
☐ Travail ☐ Etudes ☐ Courses ☐ RDV médical ☐ Autres

8. Quels autres modes de déplacement utilisez-vous régulièrement ?
☐ Marche ☐ Vélo/trotinette ☐ Transport en commun
☐ Covoiturage ☐ Aucun

9. Que représente la voiture pour vous ? (2 réponses max)
☐ Confort ☐ Liberté ☐ Contrainte ☐ Habitude ☐ Autre
☐ Coût

10. Pensez-vous pouvoir réduire votre utilisation de la voiture ?
☐ Oui, par les transports collectifs ☐ Oui, par le covoiturage
☐ Oui, par la marche ☐ Oui, par du vélo ☐ Oui, tout simplement
☐ Non, je ne pourrai pas ☐ Oui, par le télétravail ☐ Je ne sais pas

11. Êtes-vous satisfait(e) de votre transport ? ☐ Oui ☐ Non

12. Qu'est-ce qui vous encouragerait le plus à modifier vos habitudes de déplacement ? (2 réponses maximum)
☐ Amélioration des transports publics ☐ Sécurité des déplacements
☐ L'environnement ☐ Economie financière ☐ Amélioration de la santé
☐ Autre

13. Si vous utilisez beaucoup la voiture, qu'est-ce qui vous pousse à continuer ? (2 réponses maximum)
☐ Gain de temps ☐ Absence d'alternative ☐ Habitude
☐ Contraintes familiales ☐ Contraintes professionnelles ☐ Autre

14. Seriez-vous prêt à partager régulièrement un trajet avec d'autres habitants ? ☐ Oui ☐ Non Pourquoi ? _____

15. Si le prix du carburant augmentait fortement, que feriez-vous en priorité ?
 (une seule réponse)
☐ Continuer à utiliser sa voiture comme aujourd'hui
☐ Réduire certains déplacements ☐ Faire d'avantage de covoiturage
☐ Utiliser des transports collectifs ☐ Marcher plus souvent
☐ Se mettre à vélo ☐ Réorganiser les activités à distance ☐ Autre

16. S'il vous arrive de ne plus pouvoir conduire demain (ou actuellement), quels services vous semblent les plus importants ? (2 réponses maximum)
☐ Transport à la demande amélioré ☐ Réseau de bus créé
☐ Covoiturage organisé ☐ Service de livraison ☐ Pistes cyclables
☐ Services de proximité (commercial, médical) ☐ Autres

17. Êtes-vous à l'aise pour utiliser un téléphone, une application ou un site internet afin d'organiser/commander vos transports (ou autre services : doctolib, achat en ligne) ?
☐ Oui, tout à fait ☐ Non, je préfère être accompagné(e)
☐ Oui, avec des difficultés ☐ Non, je ne sais pas utiliser ces outils

18. Lors d'une journée habituelle, à quelle heure quittez-vous généralement votre domicile ?
☐ Avant 6h ☐ 6h - 6h30 ☐ 6h - 6h30 ☐ 6h30 - 7h ☐ 7h - 7h30
☐ 7h30 - 8h ☐ 8h - 8h30 ☐ 8h30 et plus ☐ Je reste sur la commune

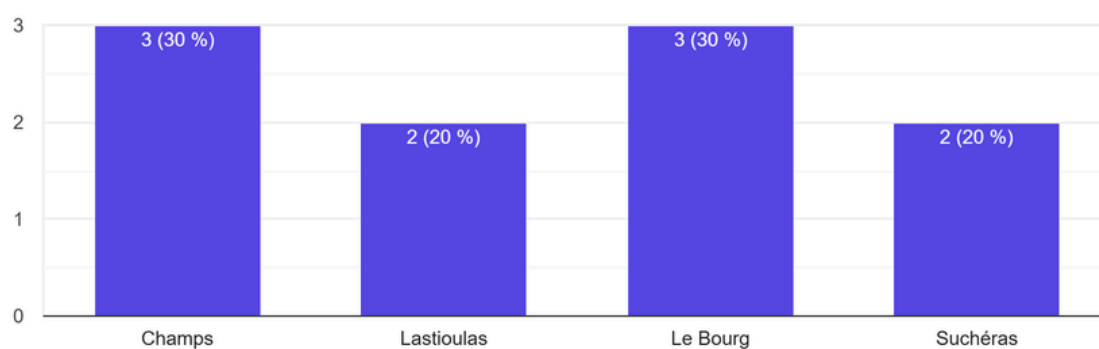
19. Lors d'une journée habituelle, à quelle heure revenez-vous généralement à votre domicile (heure d'arrivée) ?
☐ Avant 18h ☐ 18h - 19h ☐ 18h - 19h ☐ 19h - 20h ☐ 20h et plus
☐ Je reste sur la commune ☐ Je rentre avant midi

RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

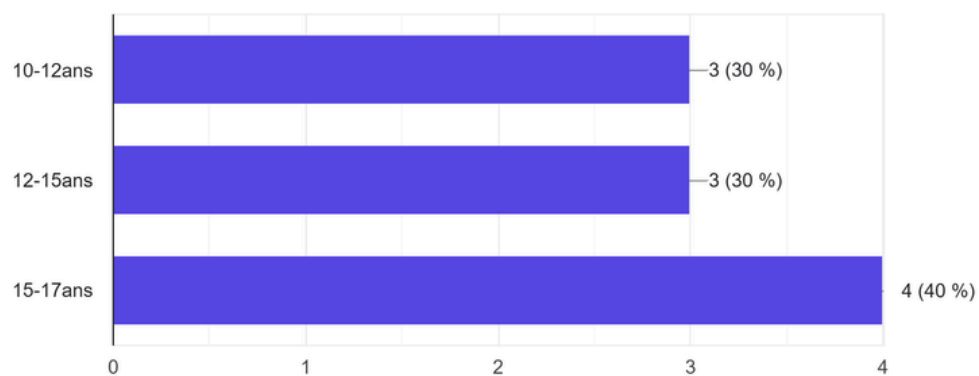
Tu habites dans quel hameau ?

10 réponses



Quel âge as-tu ?

10 réponses

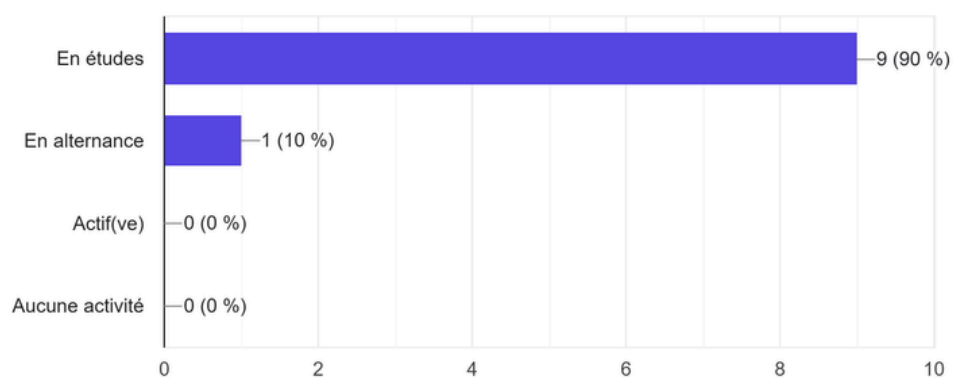


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

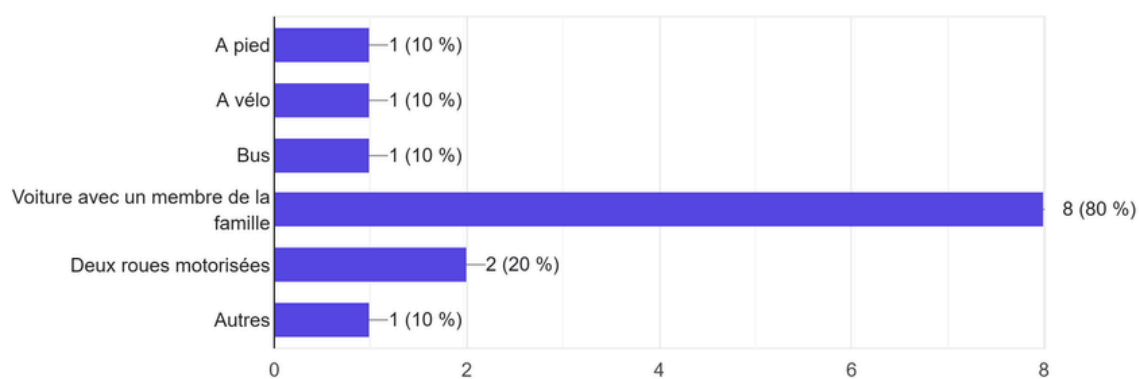
Qu'est ce qui décrit au mieux ta situation ?

10 réponses



Comment te déplaces tu le plus souvent (une seule réponse)

10 réponses

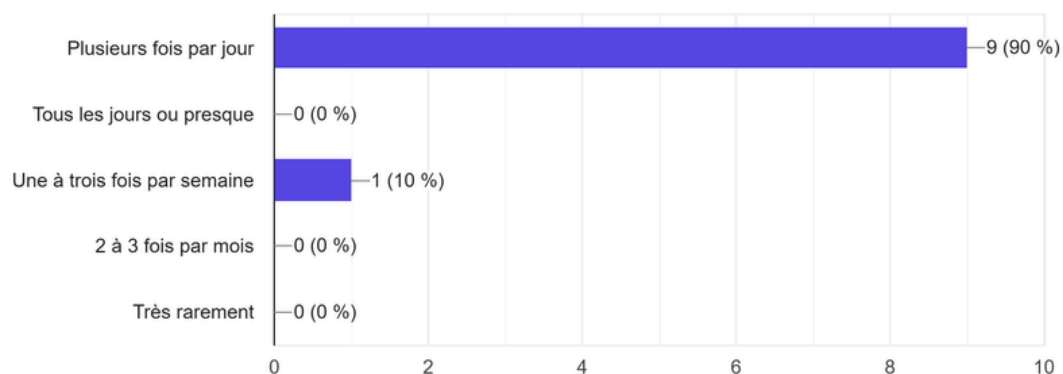


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

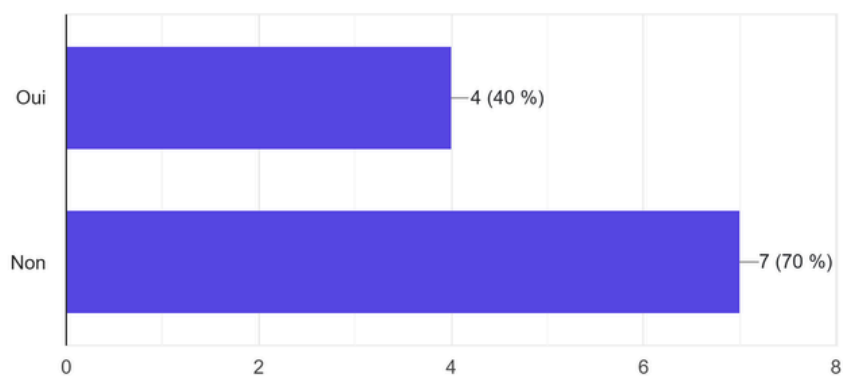
A quelle fréquence te déplaces-tu en voiture avec un parent ou un proche ?

10 réponses



Est-il facile de te déplacer seul(e) dans la commune ?

10 réponses

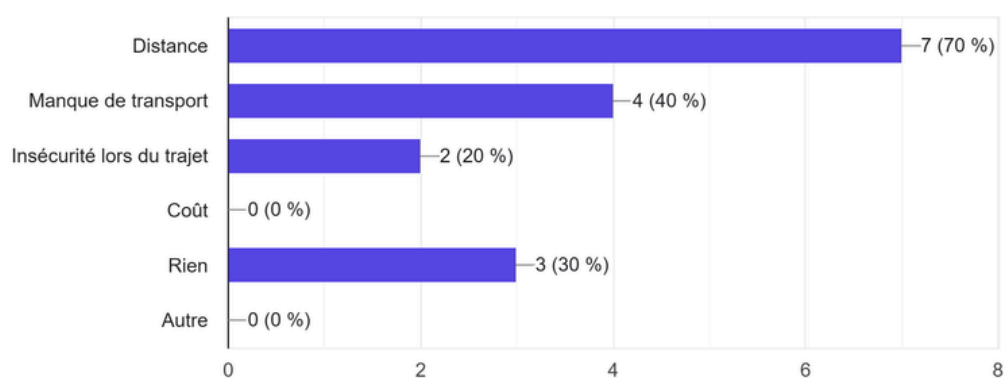


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

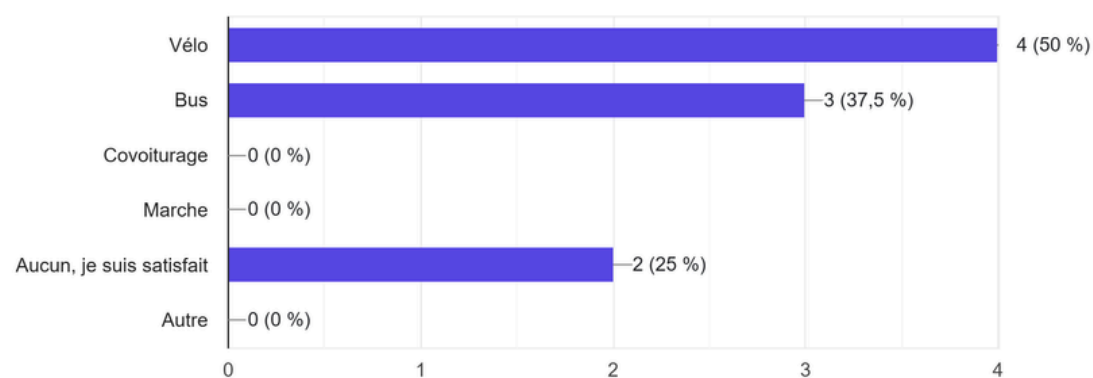
Qu'est ce qui limite le plus tes déplacements ?

10 réponses



Quels moyens de transport aimerais-tu utiliser davantage ?

8 réponses

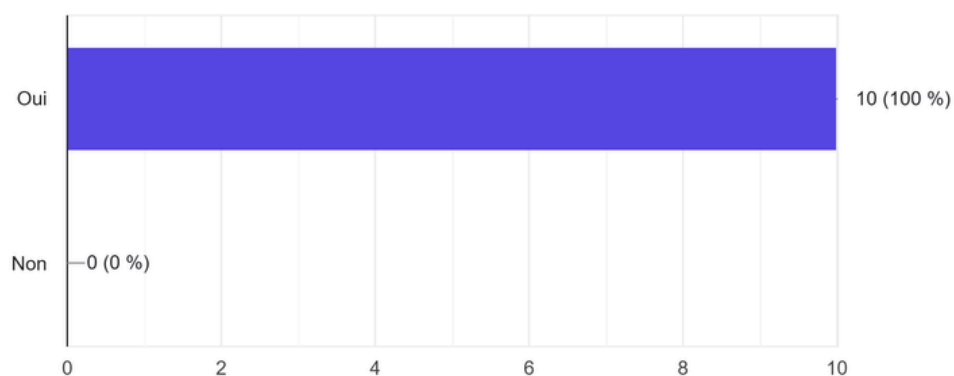


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

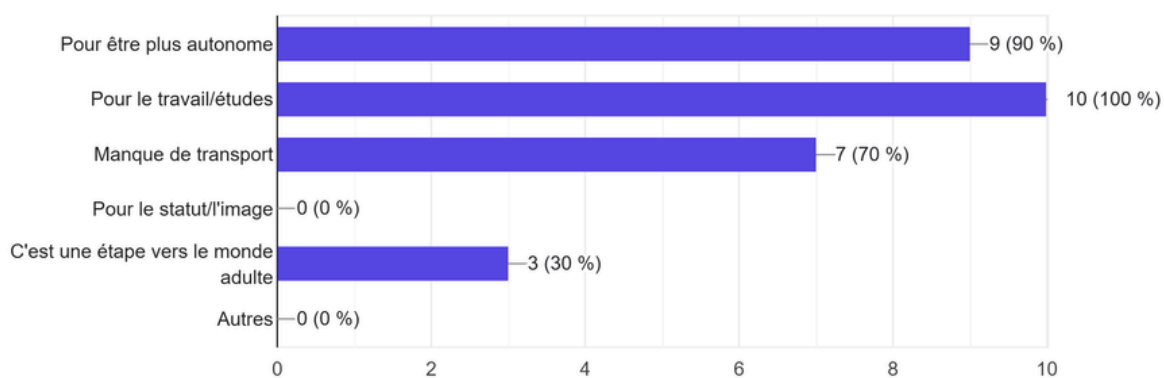
Est ce que tu prévois obligatoirement de passer le permis voiture à tes 18 ans ?

10 réponses



Si oui, pourquoi est ce une obligation ?

10 réponses

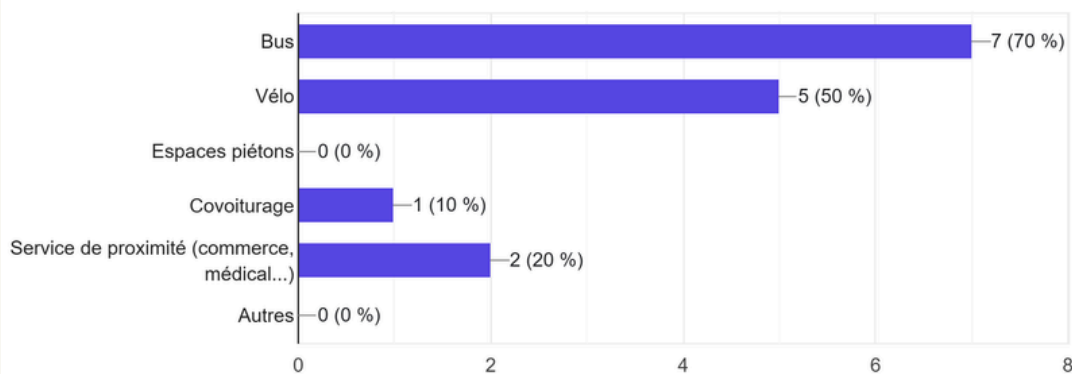


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

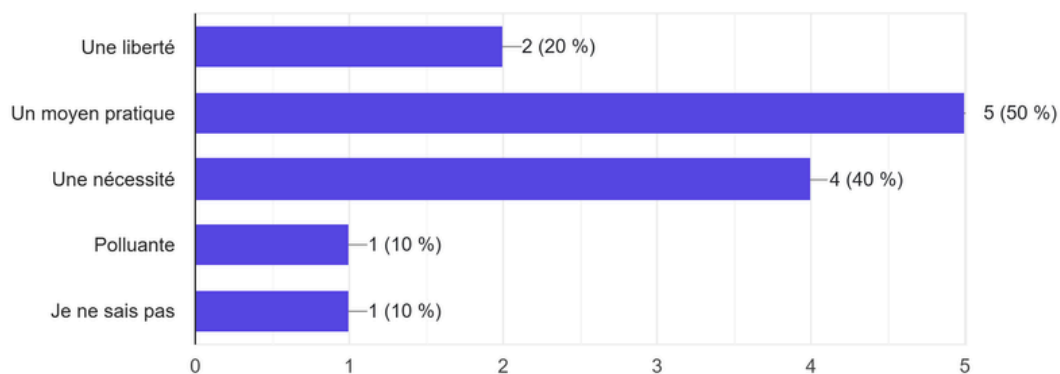
Si les voitures devraient être beaucoup moins utilisés dans la commune, qu'est ce qui devrait être développé en priorité ? (2 réponses)

10 réponses



Selon toi, la voiture est surtout :

10 réponses

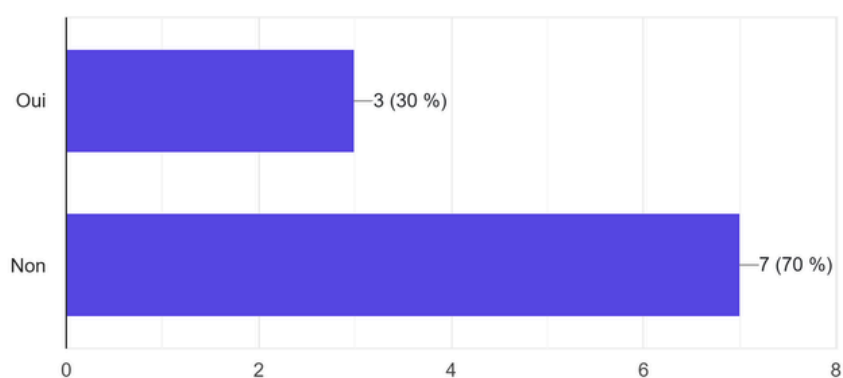


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

Serais-tu à l'aise pour partager un trajet avec d'autres personnes avec leurs voitures ?

10 réponses



Pourquoi ?

4 réponses

impossible

Agression, Mal conduite

Oui si nous allons au même endroit

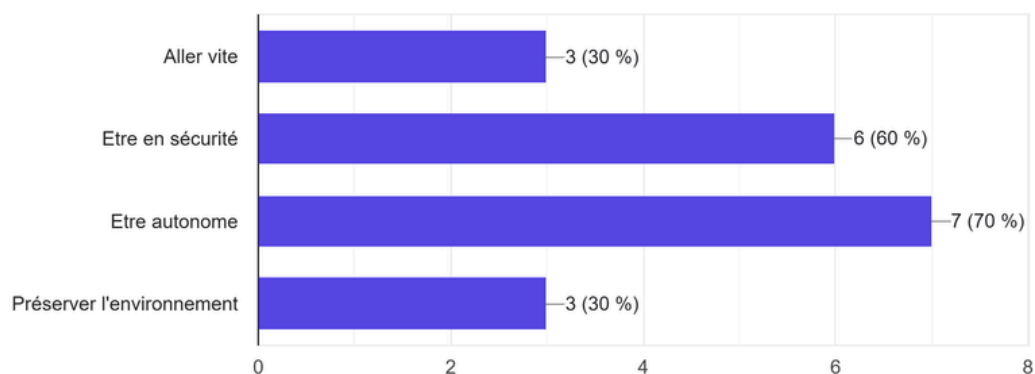
Non, car direction différente

RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

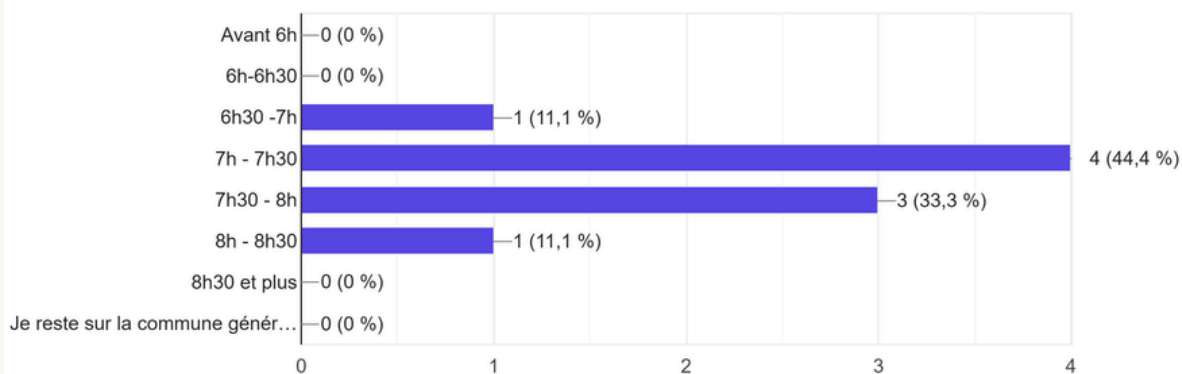
Qu'est ce qui est le plus important quand tu te déplaces ?

10 réponses



Lors d'une journée habituelle, à quelle heure quittes-tu ton domicile ?

9 réponses

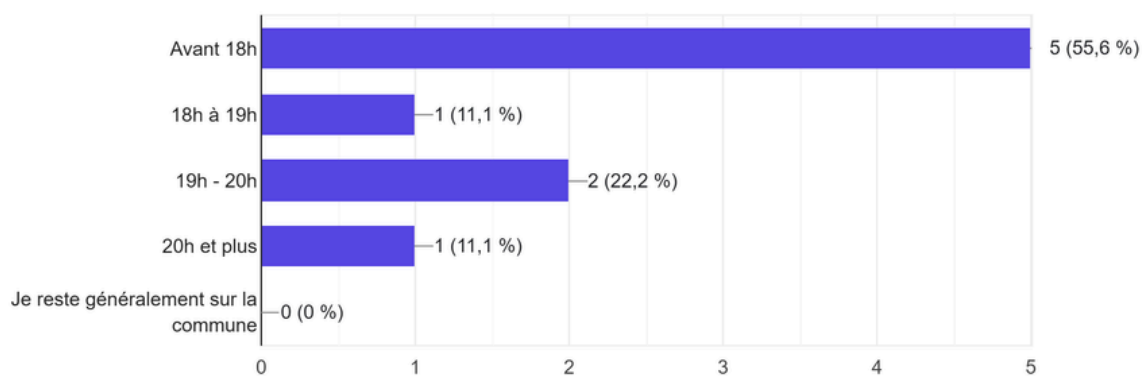


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

17 ANS ET MOINS

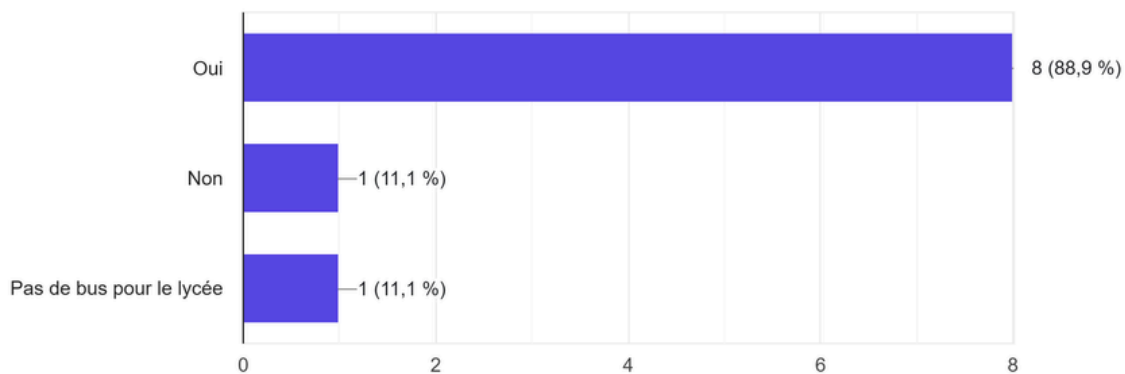
Lors d'une journée habituelle, à quelle heure reviens tu généralement à ton domicile ? (heure d'arrivée)

9 réponses



Es tu satisfait(e) de ton mode de déplacement actuel ?

9 réponses

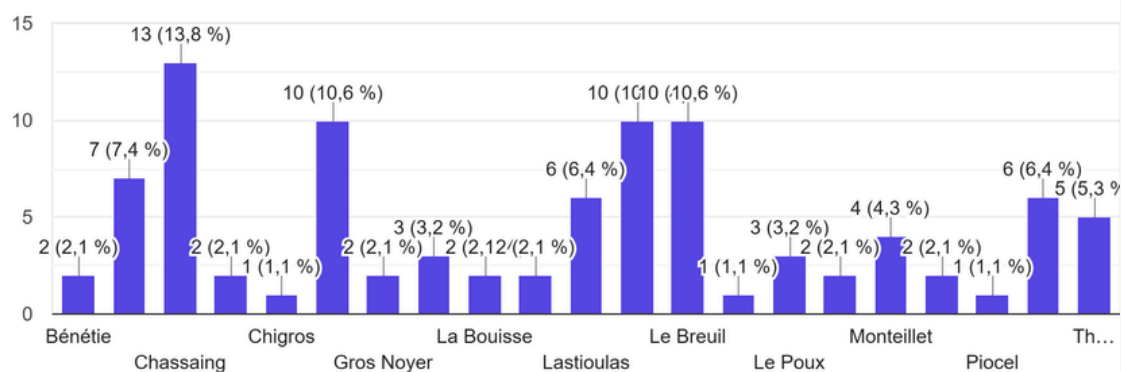


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

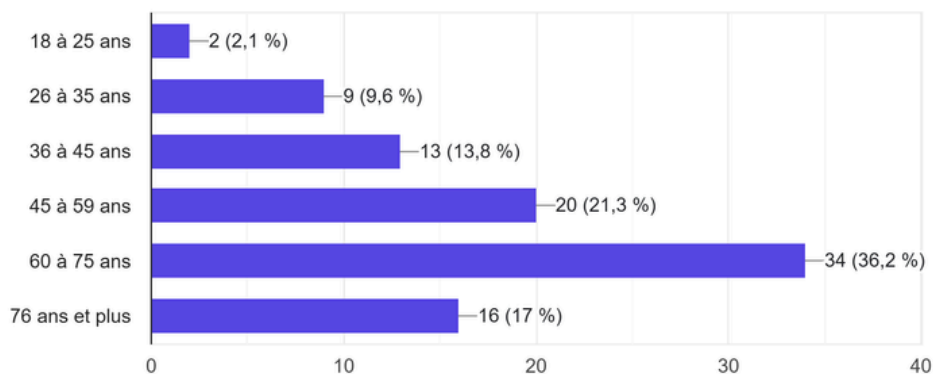
Vous habitez dans quel hameau ?

94 réponses



Quelle est votre tranche d'âge ?

94 réponses

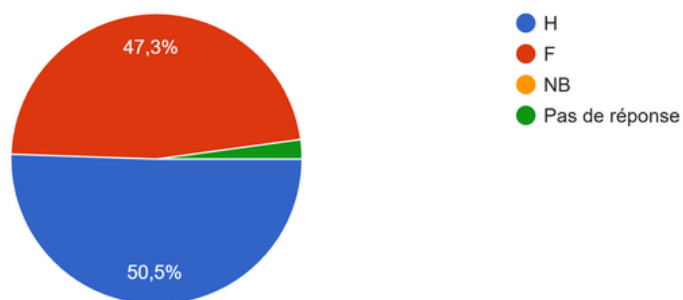


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

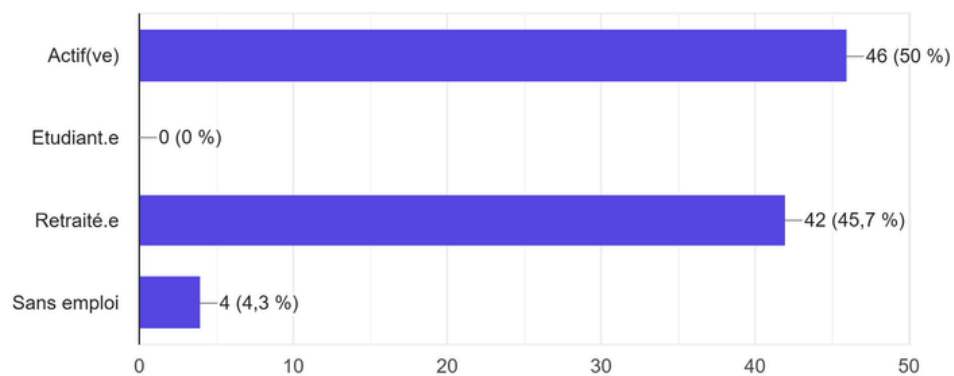
Quel est votre genre ?

93 réponses



Quelle est votre situation professionnelle ?

92 réponses

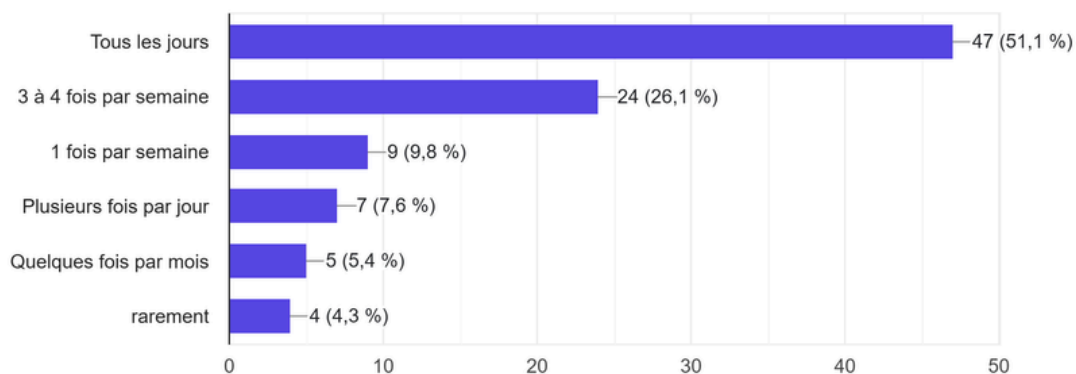


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

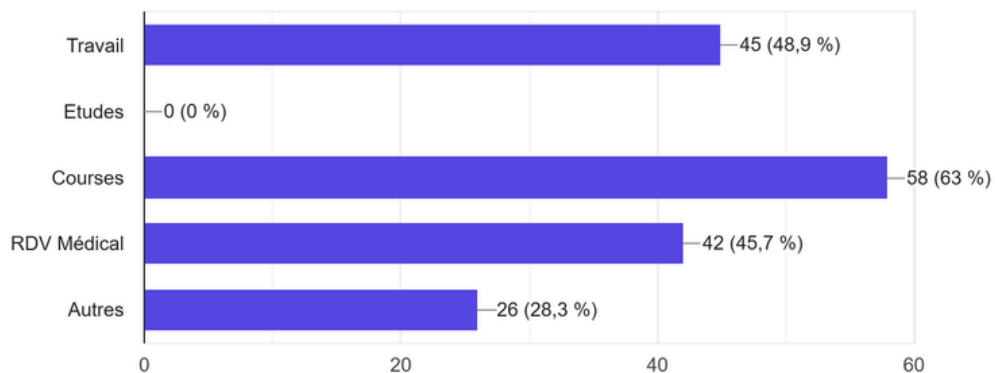
A quelle fréquence utilisez-vous (votre) une voiture ?

92 réponses



Si véhiculé.e, pour quels motifs utilisez-vous principalement une voiture ? (2 réponses)

92 réponses

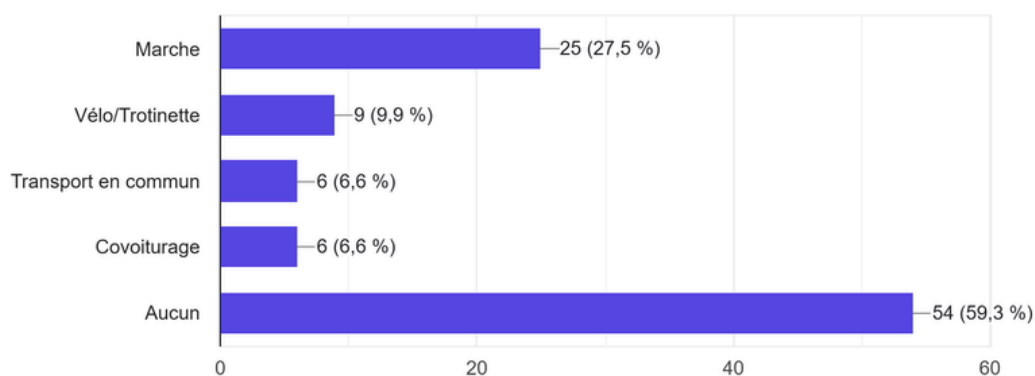


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

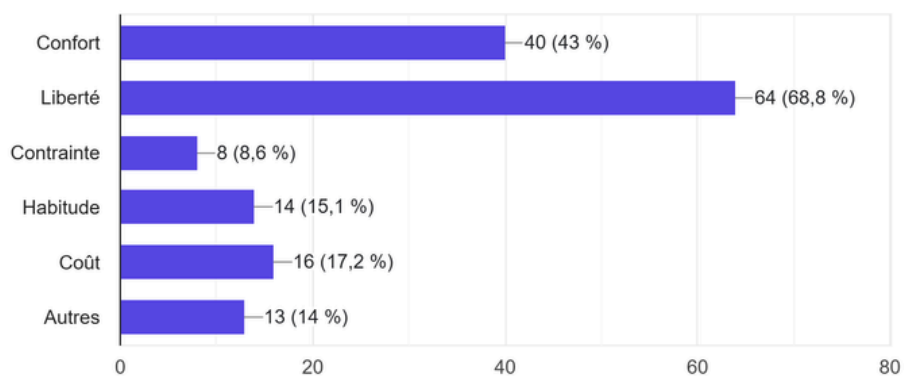
Quels autres modes de déplacement utilisez vous régulièrement ?

91 réponses



Que représente la voiture pour vous ? (2 réponses)

93 réponses

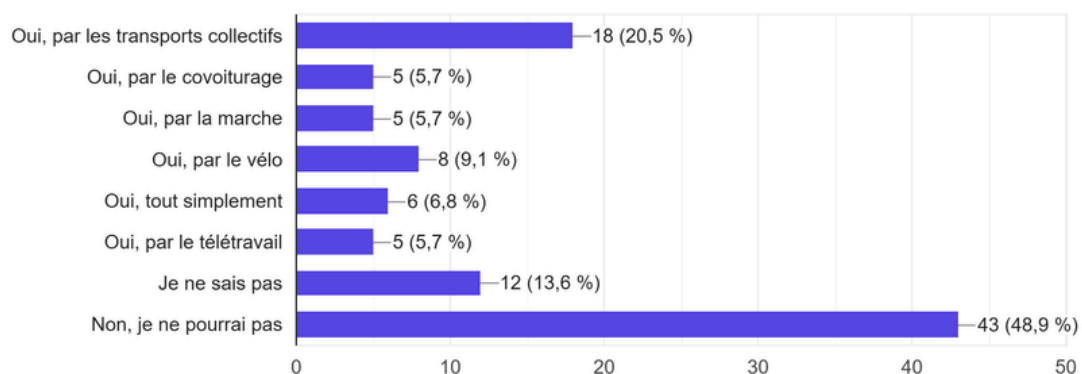


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

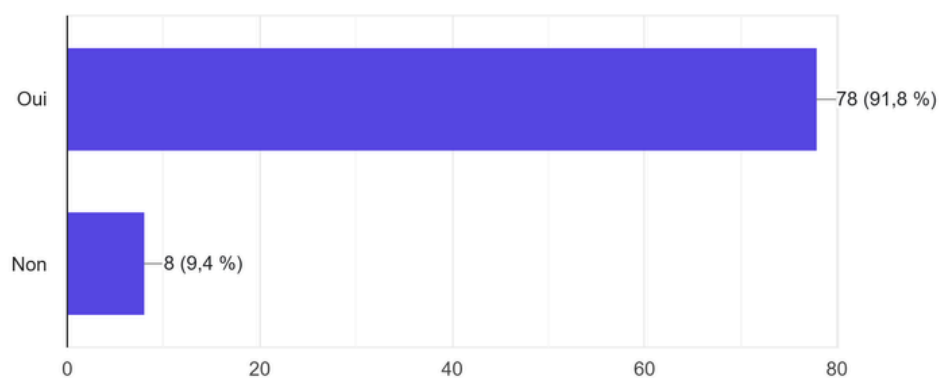
Pensez vous pouvoir réduire votre utilisation de la voiture ?

88 réponses



Etes vous satisfait.e de votre transport ?

85 réponses

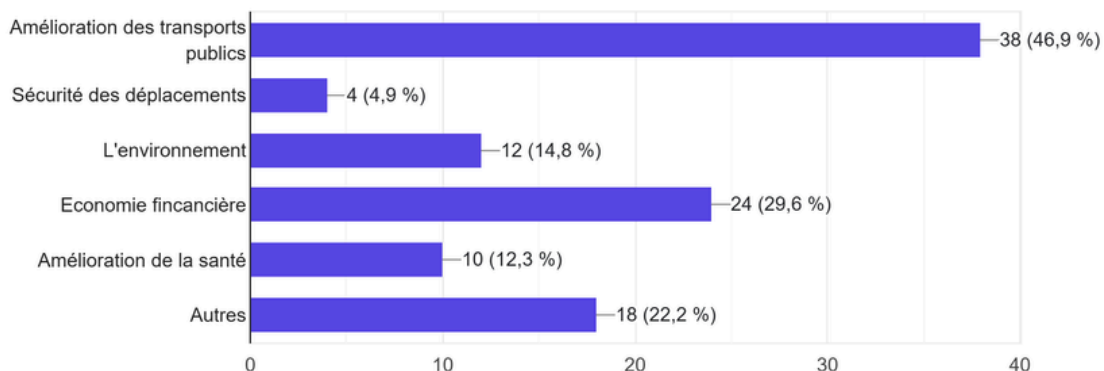


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

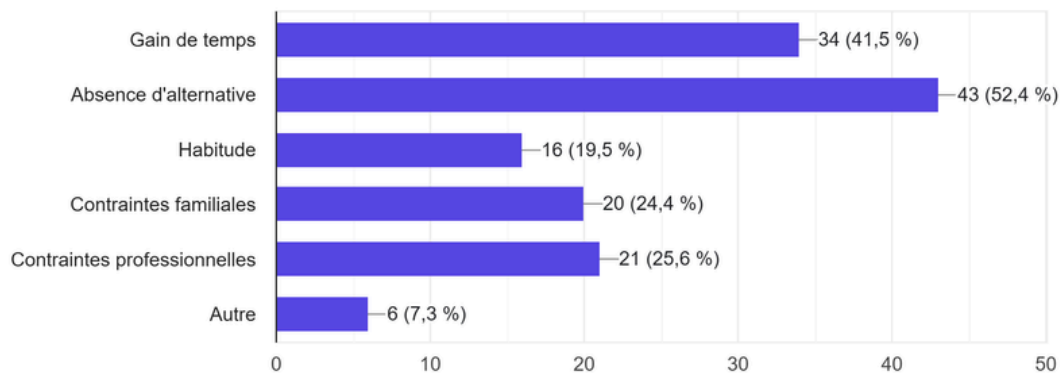
Qu'est ce qui vous encouragerait le plus à modifier vos habitudes de déplacement ?

81 réponses



Si vous utilisez beaucoup la voiture, qu'est ce qui vous pousse à continuer ?

82 réponses

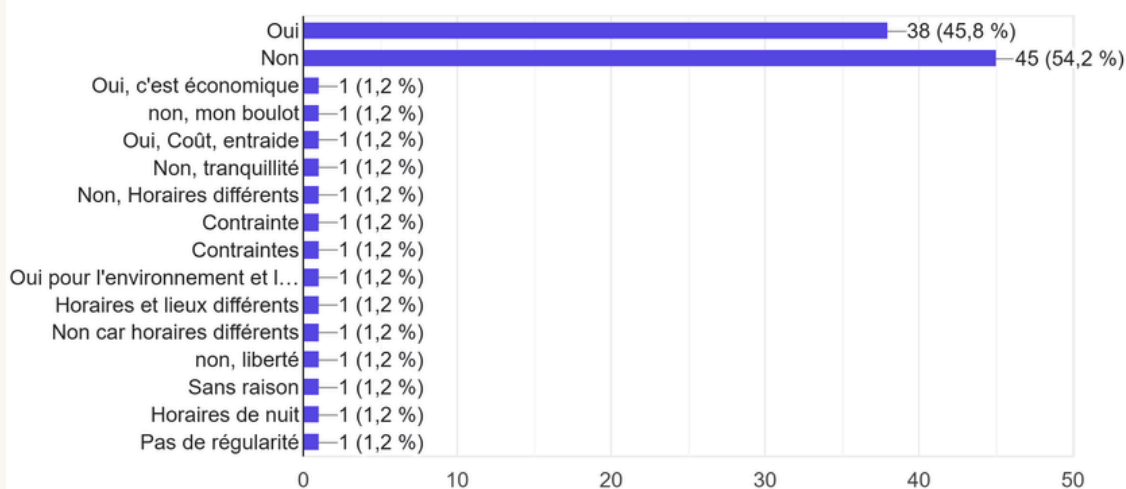


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

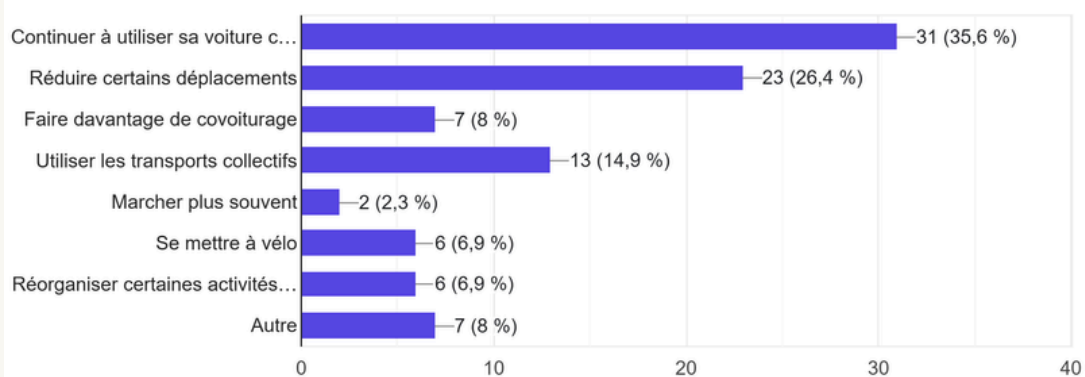
Seriez vous prêt.e à partager un trajet avec d'autres habitants ?

83 réponses



Si le prix du carburant augmentait fortement, que feriez-vous en priorité ? (une seule réponse)

87 réponses

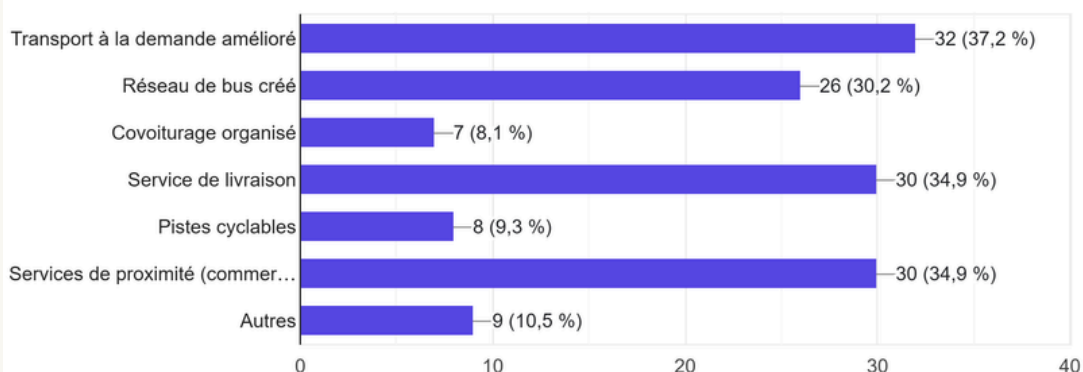


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

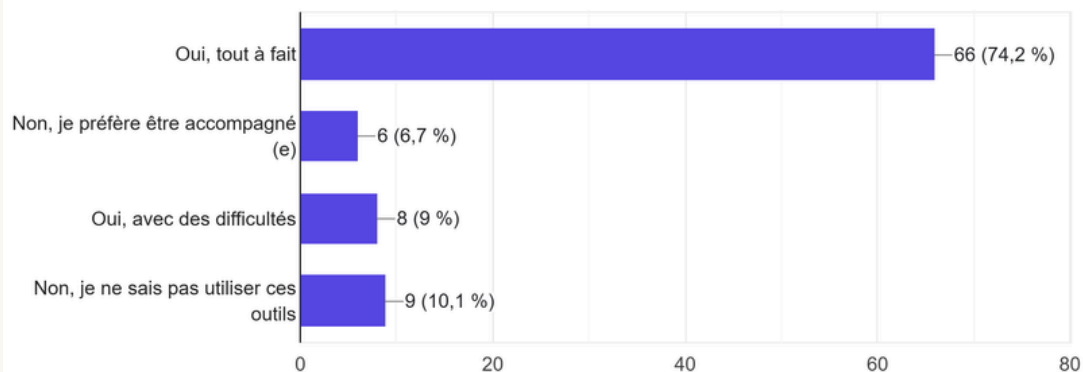
S'il vous arrive de ne plus pouvoir conduire demain (ou actuellement), quels services vous semblent les plus importants ? (2 réponses)

86 réponses



Etes vous à l'aise pour utiliser un téléphone, une application ou un site internet d'organiser/commander vos transports (ou autres services : doctolib, achat en ligne) ?

89 réponses

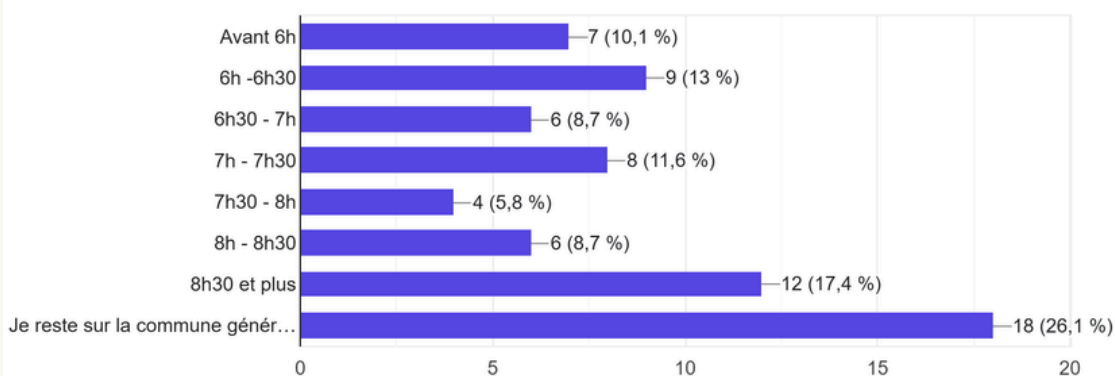


RÉSULTATS DES ENQUÊTES

18 ANS ET PLUS

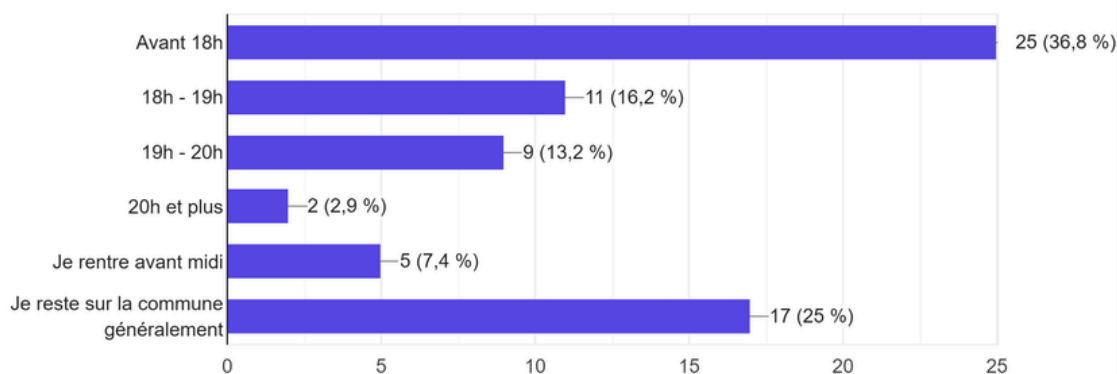
Lors de votre journée habituelle, à quelle heure quittez-vous votre domicile ?

69 réponses



Lors d'une journée habituelle, à quelle heure revenez vous généralement à votre domicile ? (heure d'arrivée)

68 réponses



ANNEXES

QUELQUES PHOTOS PRISES DURANT LE FESTIVAL DE LA MOBILITÉ LE 4 JUILLET, À AMBERT



LES VOITURETTES DES MONTS QUI PETILLENT

