

Corbigny

la gare rurale de demain



territoires en
résidences

Résidence n°11

immersion créative en Pays Corbigeois

Territoires en résidences est soutenu par l'Association des Régions de France, l'Union Européenne via le programme Europ'act, la Caisse des Dépôts et Consignations et la Fondation internet nouvelle génération. Cette résidence reçoit le soutien financier des partenaires ci-dessous :



En couverture : la gare de Corbigny

Résidence N°11

Immersion créative en Pays Corbigeois

juin - septembre 2010



Sommaire

Qu'est-ce qu'une résidence ?	6
Les résidents et leurs complices	8
Contexte.....	11
Le devenir des petites gares rurales en France	
Une gare de Bourgogne comme lieu d'expérimentation	
La gare de Corbigny sous perfusion	
Semaine 1 : Immersion dans la gare de Corbigny.....	16
Un espace de travail ouvert et convivial	
Un slogan : gare en réflexion	
Des cartes postales pour susciter les questions et les propositions	
Portraits des agents de gare	
Cartographie des acteurs de la gare	
Esquisse d'un inventaire des petites gares	
Semaine 2 : Ateliers collectifs et partage des constats.....	28
Atelier «Jeu de rôle sur l'accès à la mobilité»	
Atelier «De la gare au canal à vélo : lier l'offre de transport à l'offre touristique »	
Atelier «Liaisons de proximité : le bus Corbigny-Clamecy»	
Atelier «Aménagement du parvis de la gare»	
Fin de semaine 2 : La gare de Corbigny en paradoxes	
Semaine 3 : Projections.....	42
Corbigny, plan de revitalisation d'une gare rurale	
Scenarios pour se projeter	
Transfert : engagements & perspectives	
Enseignements.....	64
Remerciements	
Plus d'informations	



TER

TER

ter Bourgogne

7359 TB 89

Qu'est-ce qu'une résidence ?

La 27e Région est le laboratoire d'innovation publique des Régions de France.

Elle a lancé en 2009 l'opération « Territoires en Résidences », une série de projets créatifs menés en résidence dans des lieux, des territoires, et sur des thèmes au cœur des compétences régionales. Ces projets reposent sur la mobilisation de méthodes participatives expérimentales, en immersion dans les territoires, dans le cadre de l'action publique.

Les résidences accueillent sur quelques semaines une équipe pluridisciplinaire constituée de designers, d'innovateurs numériques, d'architectes, de sociologues et de chercheurs, au sein d'un équipement ou d'un espace public : un lycée, une université, une maison de services, une gare, un parc d'entreprises, un écomusée, une pépinière, un quartier, une intercommunalité, etc..

La même méthodologie de projet est utilisée, quel que soit le sujet de la résidence : entretiens, analyse, dessins, co-conception, prototypes... sont autant d'outils mis en œuvre pour construire ces projets innovants. L'objectif est d'imaginer de nouvelles façons de produire des politiques publiques, plus créatives et conçues avec les usagers. Une douzaine de résidences sont prévues d'ici fin 2010.

Ce livret décrit la onzième résidence qui s'est déroulée au sein de la gare de Corbigny, en région Bourgogne.



CORBIGNY

SNCF



Les résidents et leurs complices

Qui sont-ils ?

Pour cette résidence à Corbigny, la 27ème région a constitué une équipe pluridisciplinaire en rassemblant :

- **Damien Roffat & Adrien Demay**, designers fondateurs du collectif DTA (Design-Territoire-Alternatives),
- **Elisa Dumay, directrice de l'association De l'aire**, www.delaire.eu (aménagement du territoire, production artistique et médiation citoyenne)
- **Fanny Herbert**, sociologue indépendante, AFU.

Comme pour chaque résidence, le principe consiste à combiner des profils et des parcours professionnels distincts, afin d'ouvrir le champ des possibles.

- **Romain Thévenet**, designer et coordinateur du programme Territoires en résidences vient ponctuellement étoffer l'équipe : il apporte prise de recul et recontextualisation.

Les complices locaux

Facilitateurs de l'entrée en résidence, soutiens quotidiens dans la mise en œuvre de l'expérience, la résidence n'aurait pas pu exister sans les complices locaux particulièrement investis dans l'exercice de créativité collective :

- **Anne Algret, Laurianne Legeay, Isabelle Montmasson, Patrick Marmion** et **Noémie Boulet** (stagiaire lors de la première semaine de résidence) du Pays Nivernais-Morvan
- **Didier Demeule** (Responsable marketing et communication de la ligne Paris-Corbigny pour la SNCF)
- **Gilles Michaud**, (VFLI filiale de la SNCF en charge de la gestion de la gare de Corbigny) et l'ensemble des agents de circulation de la gare
- **Jean Paul Magnon**, Maire de Corbigny, Président de la communauté de communes et du Pays Nivernais-Morvan.
- **Elodie Voysier** de la Communauté de Communes
- **Christian Paul**, Vice président du Conseil régional de Bourgogne;
- Sophie Valdenaire**, chef de service aménagement du territoire à la Région, **Marie-Laure Journet-Bisiaux**, direction transports.

ns au départ

n°	Heure	Destination
9117	18h03	NEVERS
91167	18h20	CORBIGNY
91167	18h20	AVALLON
127	18h52	ROMA-TERMINI
91067	19h20	DIJON-VILLE
921	20h03	NEVERS
91169	20h20	AUXERRE
21	20h33	VENEZIA SANTA LU
91151	06h20	AUXERRE
901	07h03	NEVERS

ichées au plus tard 20 minutes avant le départ

Le contexte

Le devenir des petites gares rurales en France

Les 3000 gares actives françaises constituent un réseau de transport national important, héritage du 19ème siècle et de la période industrielle. Depuis l'après-guerre, avec l'essor de l'automobile, les fermetures de lignes se sont succédées : difficile pour les trains de rivaliser.

L'ouverture à la concurrence de l'exploitation des lignes et du trafic de marchandises a aussi modifié l'organisation des services. La SNCF reste aujourd'hui propriétaire des gares, mais leur exploitation est partagée, souvent sous-traitée à des sociétés privées.

Depuis quelques années, les gares des grandes villes se sont refaites une jeunesse. Elles ont subi des changements d'envergure, et sont devenues de véritables pôles de multimodalité qui facilitent la mobilité et l'articulation entre les modes de transports. Elles hébergent aussi parfois d'autres services : centres commerciaux, maisons de santé, crèches...

Mais il y a aussi les petites gares. Certaines sont encore très actives, d'autres n'ont plus de points de vente et servent de simples haltes. Ce sont ces petites gares qui intéressent la résidence. Elles représentent en nombre plus des trois quarts des gares françaises. De lieux de bouillonnement où transitaient marchandises et grand nombre de personnes, elles se sont progressivement vidées de leur activité. Celles qui ne profitent pas de l'attractivité directe d'un pôle urbain ont un avenir incertain.

La menace de fermeture des petites gares interpelle de nombreux acteurs. Les petites gares représentent pourtant un maillon essentiel dans l'offre de transports en commun et dans la vie des territoires ruraux. Rompre l'isolement à la campagne, défendre la mobilité pour tous, augmenter l'attractivité des territoires ruraux, accueillir un public touristique, faciliter l'accueil d'entreprises, participer à la convivialité du territoire, défendre des modes de transports doux pour supplanter les transports individuels et polluants... autant d'enjeux sur lesquels travaillent les territoires ruraux et auxquels l'avenir de la gare est étroitement lié.

Malgré un investissement fort des régions dans le transport TER, le contexte reste celui de la fermeture progressive et du rachat par des privés (gares reconverties en logements ou autres). Alors qu'à la campagne en moyenne 90% des trajets sont aujourd'hui effectués en voiture, il y a nécessité à repenser les transports collectifs. Dès lors, comment réinvestir ou recycler ce patrimoine en voie d'abandon ? Comment préserver une offre de transport de proximité ?

Et si les petites gares rurales devenaient des lieux innovants de transports, mais aussi des lieux de services collectifs, des lieux de vie et de rencontre ?

Une petite gare de Bourgogne comme lieu d'expérimentation

Avec 138 gares et haltes ferroviaires en fonctionnement en Bourgogne, dont 120 se situant en zone rurale, la Région Bourgogne s'est pleinement saisie de la proposition de résidence. Le Conseil Régional de Bourgogne et la SNCF ont par ailleurs entamé, en 2003, un important programme d'aménagement et de rénovation de ces gares. La résidence s'ancrera dans la gare de Corbigny, lieu d'observation et d'action.

Corbigny est une petite ville de 2000 habitants, probablement la plus petite commune dont le nom est annoncé dès le départ de Paris Gare de Bercy, gare à laquelle elle est reliée quotidiennement par un train direct. C'est une gare en faible activité, une belle endormie qui cache pourtant une activité de transports principalement... par bus !

Le choix de Corbigny est d'abord lié au contexte politique très favorable au travail de la 27e région puisque la Région, la SNCF, le Conseil Général de la Nièvre, le Pays Nivernais-Morvan, la Communauté de Communes du Pays Corbigeois et la Commune de Corbigny sont tous attentifs à la question du maintien de gares vivantes et actives et de solutions de transports facilités. Cette multiplicité d'acteurs concernés, que ce soit dans les transports ou le développement local, sera un aspect essentiel de cette résidence. Le travail des résidents sera largement consacré à la qualité de la gouvernance et à la participation des acteurs locaux.



Les trois pôles d'activités de Corbigny sont le commerce, l'agriculture et la culture. Situé au carrefour de différents pôles touristiques (Canal de la Nièvre, Parc du Morvan), le territoire Corbigeois développe un tourisme vert et familial avec un nombre non négligeable de résidences secondaires. Malgré un relatif enclavement, Corbigny tire son épingle du jeu en s'assurant ville-centre du territoire. Elle bénéficie d'un tissu économique assez dense grâce à son rôle de pôle commercial sur le territoire et à un marché au bétail encore actif.

Enfin, la commune soutenue par la Communauté de Communes et par le Pays a développé une dynamique culturelle ambitieuse pour sa petite taille. Des résidences permanentes de compagnies artistiques de notoriété nationale (le Theatr'Eprouvète et Metalovoïce...) activent régulièrement le territoire avec des propositions de proximité étonnantes. Une abbaye a aussi été reconvertie en centre de création, de diffusion, d'expositions et de spectacles.

On note toutefois un réel problème de mobilité spécifique à sa situation rurale : environ 16% de sa population n'est pas mobile (Chiffres transmis par la Plateforme de mobilité) et 30% de la population a plus de 65 ans (Cf. Etude pré-opérationnelle d'OPAH réalisée pour le compte du Pays Corbigeois en 2006). Les liaisons entre Corbigny et le reste du territoire, et même ses villes proches, ne sont pas évidentes si on n'a pas de véhicule.

Au niveau local l'enjeu est donc double : Comment la gare peut elle interagir avec son environnement ? Mais aussi comment traiter la mobilité et la multimodalité en milieu rural ?

La gare de Corbigny sous perfusion

En découvrant la gare de Corbigny, les résidents ont l'impression de trouver une gare fantôme. Vide, sans accueil, elle jouxte un bâtiment délabré (ancienne gare) sur une place qui tient plus du terrain vague et du parking, que traversent de nombreux véhicules et camions. La gare dispose pourtant de nombreux atouts : c'est une belle gare du 19ème, récemment rénovée, à la façade imposante. Même si Le guichet est fermé, la salle des pas perdus est néanmoins chauffée, ouverte au public de 6h à 21 heures tous les jours et dispose de toilettes publiques.

Il n'y a actuellement plus que deux trains par jour à destination de Paris (le trajet durant 3 heures et demi). Un qui part le matin, un autre qui arrive le soir (on peut donc partir de Corbigny pour travailler à Paris mais difficilement faire l'inverse). Au départ de Corbigny, ces trains transportent environ 5 voyageurs par jour l'hiver, et 3 à 4 fois plus l'été. Bien sûr, ils se remplissent au fur et à mesure du trajet et partent ou arrivent à Paris souvent complets. Un bus TER vient compléter cette offre avec des trajets fréquents (6 fois par jour) qui permettent de relier Corbigny à Clamecy (40 Km environ sur la liaison Corbigny - Paris) en desservant les petites communes. Le nombre de cars TER par jour est donc plus élevé que le nombre de trains. Le coût du trajet en bus est bien plus faible et il a une plus grande souplesse d'adaptation et de circulation. Pourtant la gare est toujours physiquement tournée vers les rails : les quais sont abrités, équipés d'horloges et de bancs tandis que le parvis, où stationnent les cars TER pour embarquer les voyageurs ne disposent d'aucun équipement, sauf une aire goudronnée donnant sur une place déserte qui tient lieu de route. Étrangement aussi, le réseau ferroviaire (et son doublement en bus TER) est tourné vers le Nord (Direction Clamecy et Paris) et non vers Nevers, qui est pourtant le pôle d'attractivité principal des Corbigeois.

La SNCF sous-traite la gestion de la gare à la filiale VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), créée en 1998. Les agents de circulation VFLI sont absents du paysage de la gare, chargés de la sécurité et du passage de trains qui n'existent pas. L'activité de fret, transport des productions locales (du bois et des pierres), qui constitue le coeur de leur activité est suspendue depuis deux ans. Le climat est morose, les agents renouvellent leur contrat d'année en année et sont assez pessimistes... même s'ils rêvent toujours du retour du fret.

En arrivant, les résidents ont le sentiment que la gare est sous perfusion, et mesurent la nécessité d'une mobilisation locale et d'une implication politique pour réussir à maintenir ce service de proximité.

A première vue, à moyen terme l'avenir de la gare de Corbigny paraît relativement sombre -et au-delà de cette gare, celui de dizaines d'autres gares similaires en Bourgogne, et des milliers à l'échelle nationale. Mais si l'on regarde autrement, la gare représente encore localement un véritable symbole populaire, personne ne veut la voir fermer. Située près du centre ville et du Canal, elle est un lieu qui offre des espaces vacants, un espace public potentiel... autant de disponibilités pour inventer autre chose !

Immersion

Semaine 1





La proximité d'une importante carrière et de lieux d'extraction du bois font de la gare de Corbigny un lieu de passage stratégique pour le frêt. Aujourd'hui ces activités sont en attente d'un nouveau départ...



Immersion dans la Gare de Corbigny

Après les premiers repérages, les résidents se lancent ensemble sur le terrain. Ils se créent des outils pour les aider à mener l'enquête.

Un espace de travail ouvert et convivial

L'équipe transforme la salle des pas perdus en espace d'échange et de travail, idéal pour rencontrer les agents et les usagers de la gare. Elle réalise progressivement de petits aménagements pour faciliter l'accueil : bancs, tables, chaises, présentation des horaires...

La présentation publique organisée entre le départ d'un bus et l'arrivée d'un train est l'occasion de tester la convivialité du lieu et sa fonction d'espace public. L'occasion aussi de proposer un pot à l'arrivée des voyageurs, ébahis de voir tant d'animation dans ce lieu qu'ils traversent régulièrement sans même s'arrêter. Certains disent qu'ils découvrent l'existence d'une salle d'attente chauffée, alors même qu'ils sont usagers réguliers de la ligne... Ils ont l'habitude de rester dehors ! Patrick qui travaille ici comme agent de circulation plaisante sur le « désordre » inhabituel et se réjouit de retrouver là de la vie dans la gare. « Ne partez pas trop vite... » dit-il.

Un slogan : gare en réflexion !

Les résidents choisissent un slogan qui interpelle la population et lance la démarche officiellement : Gare en réflexion ! Ce slogan sera leur carte d'identité, présent sur tous leurs documents de communication publique. Il suscite le questionnement et éveille la curiosité. Ils s'aperçoivent vite que la question de la gare appartient à tous, sans distinction sociale, culturelle ou géographique. Même si peu de gens utilisent le train, tous souhaitent maintenir le service et le lieu.

Pensez vous que la gare de Corbigny soit utile ?
Et si le gasoil passait la barre des 5 euros le litre ?
Avez-vous des projets pour la gare ?
A quoi ressemblera la gare dans 10 ans ?
Et si on co-voiturerait à Corbigny ?

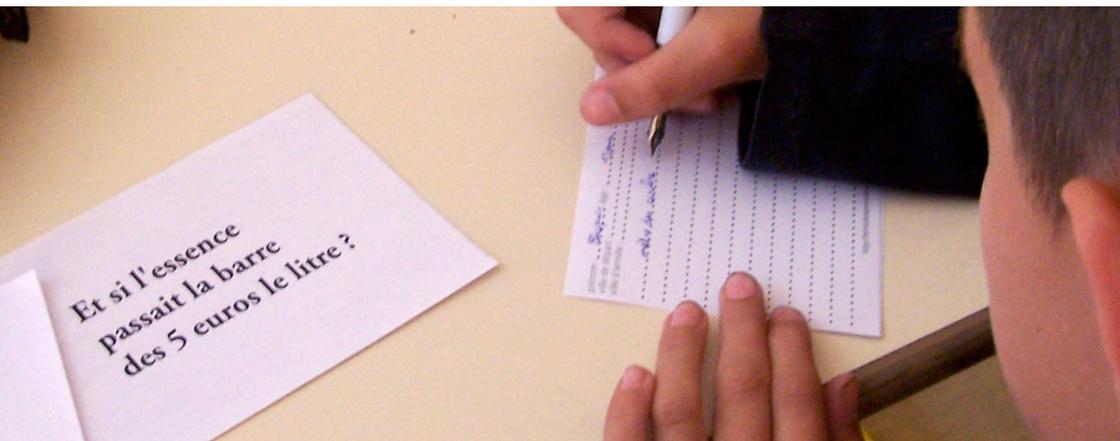


Des cartes postales pour susciter les questions et les propositions

Les résidents élaborent des cartes postales avec des questions ou des images. Ces cartes sont des supports de discussion. Elles sont diffusées dans les magasins, dans la gare et dans quelques classes d'écoles et collèges. Une boîte à idées est placée pendant 3 mois dans l'enceinte de la gare pour récolter les cartes.

))) Ah c'est bien, vous allez réouvrir la gare ?!

Les résidents comprennent vite que les déplacements s'effectuent essentiellement en voiture. Seulement, les personnes âgées, les jeunes sans permis de conduire et les personnes non véhiculées sont tributaires des transports en commun et souffrent d'isolement.





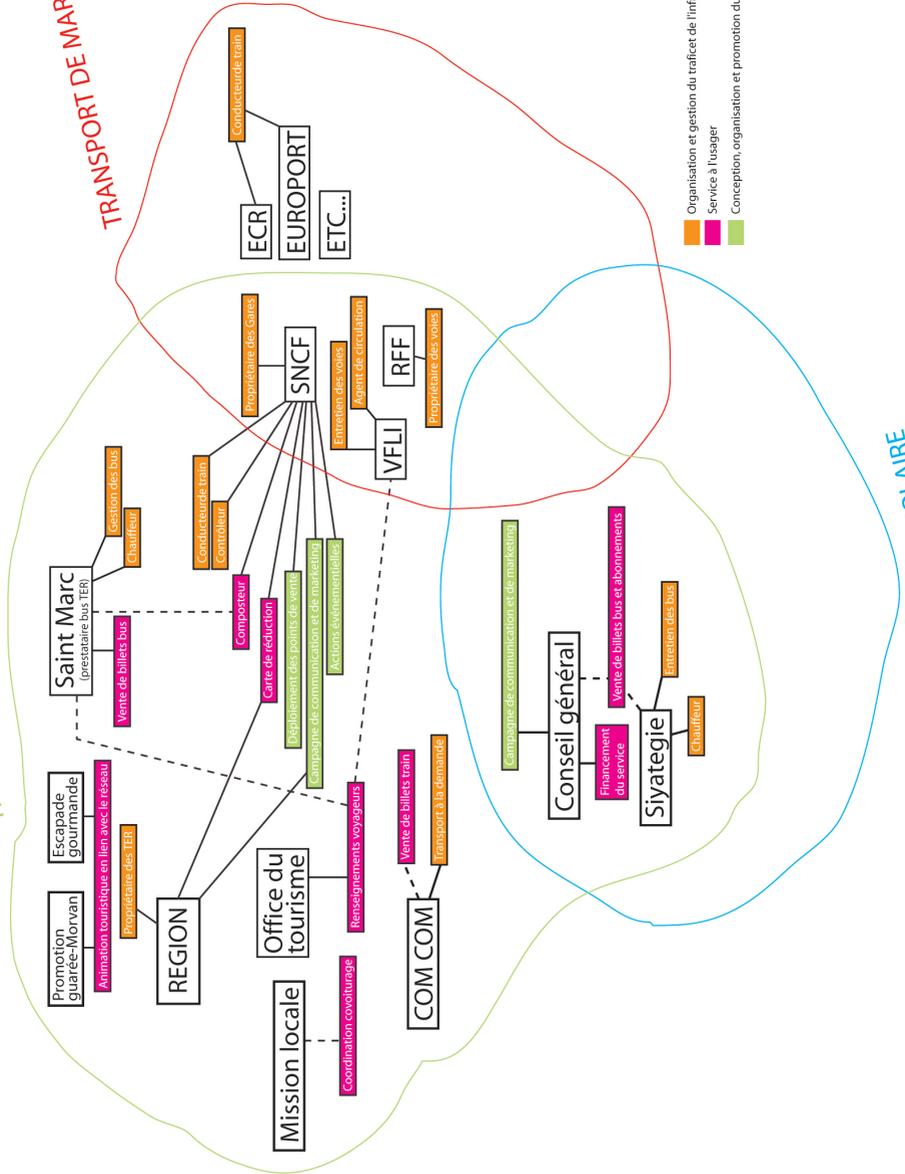


Portraits des agents de gare

L'équipe affiche les portraits des agents de la gare pour rendre visible et humain son fonctionnement. Dans l'ombre, ils sont les premiers à subir la baisse d'activité : agents d'accueil, agents techniques, responsables de lignes, du fret... Un microcosme complexe invisible pour les usagers. Comment leur accorder une place dans le projet de la gare ? Leurs espaces de travail sont-ils adaptés à leurs besoins ?

TRANSPORT DE VOYAGEURS

TRANSPORT DE MARCHANDISE



Cartographie des acteurs de la gare

« Vous trouvez ce schéma incompréhensible ? nous aussi ! » On comprend ici que l'organisation d'une gare est très complexe et pose la question de la gouvernance d'un projet de développement. Car qui dit gouvernance dit d'abord lisibilité du rôle de chacun et transparence sur les prises de décision !

Ce schéma, réalisé par les résidents le soir de la rencontre publique, est bien imparfait, mais il a le mérite de donner de la visibilité à des acteurs incontournables :

- SNCF : propriétaire des bâtiments
- VFLI : gestion déléguée par la SNCF du trafic frêt et voyageurs, de l'entretien des voies.
- La Région : en charge des Bus TER (contrat Région/SNCF), sous-traités à d'autres entreprises locales.
- Le Conseil Général : en charge des bus scolaires délégués à des transporteurs locaux.
- La Commune : propriétaire de l'espace public et d'une ancienne halte ferroviaire abandonnée (gare de tacot) jouxtant la gare.
- La DDT (ex-DDE) : gère la voirie autour de la gare.
- la Communauté de Communes du Pays Corbigeois : dynamisation des commerces, gestion des transports à la demande, aménagement de pistes cyclables
- le Pays Nivernais-Morvan : propose un nouveau service d'aide à la mobilité locale dit « Plateforme de Mobilité » en partenariat avec la Mission locale.
- Des services privés autour de la gare : des camions qui stationnent de façon anarchique, les locaux d'une entreprise de taxis et un café à l'angle de la place...

Pour impulser une dynamique, il paraît nécessaire de regrouper ces acteurs qui ne se connaissent pas toujours et qui, pour la majorité, n'ont pas l'occasion de coordonner leurs actions sur la gare et les transports.

Des entretiens et des conversations

Éléments de compréhension glanés ça et là auprès des usagers, des employés, des élus, des institutions, des associations, des « non usagers » rencontrés dans la campagne corbigeoise.

-))) *Je fais le trajet Corbigny-Paris très souvent, je cherche un coupon de réduction Bourgogne. A Corbigny il n'y a personne pour me renseigner, à Paris, ils ne connaissent pas les offres de la Région*
-))) *Les vélos sont interdits dans le bus, mais les chauffeurs sympas nous les prennent quand même.*
-))) *J'ai réservé un billet sur internet, que j'ai payé en ligne, mais ici il n'y a rien pour le retirer : je fais comment ? Je dois aller au guichet à Clamecy, à 40km ?*
-))) *Sur sncf.com il n'y a pas indiqué tous les trains vers Corbigny !*
-))) *Un hall de gare c'est quand il y a des gens dedans, sinon c'est un couloir*
-))) *Quand je vais à Paris je prends ma voiture jusqu'à Auxerre et je finis en train.*
-))) *Ici, les collégiens font des choix d'orientation scolaire en fonction des conditions de transport.*
-))) *Il y a longtemps qu'on a pas pris le train, on ne sait plus comment ils sont.*
-))) *Pendant un an, on est allé chercher notre fils à Auxerre, avant de se rendre compte que le train venait jusqu'à Corbigny.*

Esquisse d'un inventaire des petites gares

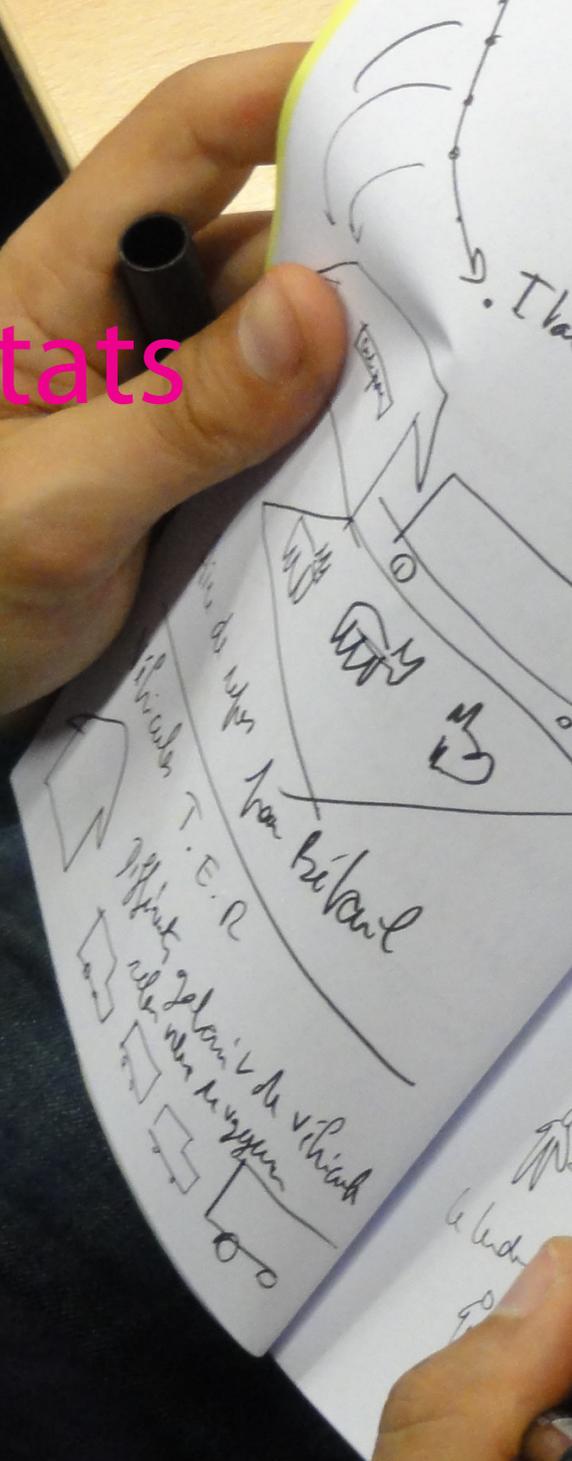
En parallèle, les résidents commencent à repérer, le long des rails, des gares et des maisons de passage à niveau. La plupart sont fermées et rachetées par des privés pour devenir des logements. C'est l'occasion, pour eux, de découvrir la région et de comprendre sa géographie.



Lors de la dernière semaine de résidence, Xavier Spertini, spécialiste du 360 degré et de la photographie immersive est invité à poser son objectif sur ces gares. Il produit un témoignage visuel sur ce patrimoine en pointillé, qui laisse entrevoir la perspective d'un recensement exhaustif. <http://www.xavierspertini.com/demo/corbigny-360/>

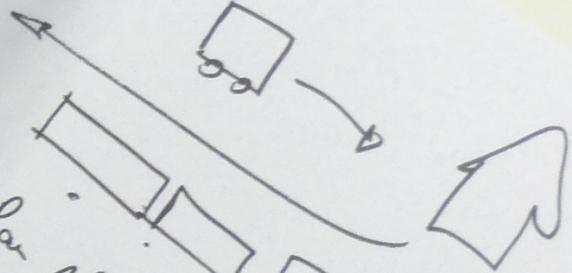
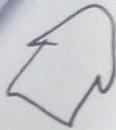
Partage des constats

Semaine 2



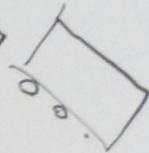
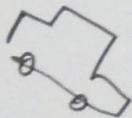
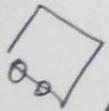
Train de véhicules

lis

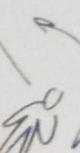


Par répartition le parc
de véhicules

Libre service



de par derrière



Ma amie

Ma amie

Partage des constats vers le projet

Une gare plus qu'une gare !

Avec le peu de trains en circulation et le coût très élevé de leur passage, les résidents émettent en début de résidence la possibilité que l'activité transport se déconnecte du lieu gare. Mais en passant une semaine sur place, leur regard évolue : la gare n'est pas qu'une infrastructure fonctionnelle. La gare est bien plus qu'une gare ! D'où cet attachement très fort des habitants et des élus, même non usagers.

La gare est le lieu du transport en commun et ce dans sa globalité : on ne peut penser l'offre SNCF/TER seule : c'est aussi les bus du Conseil Général, l'offre de la plateforme mobilité, la connexion avec les transporteurs privés, les voitures, les liaisons piétonnes et cyclistes...

La gare est un signal fort qui permet de se repérer dans une ville, un lieu de rendez vous et un repère pour les visiteurs. Sur place, des usagers viennent s'informer alors même qu'ils trouvent une gare vide.

La gare est un espace public puisque ouverte de 6h à 21h36, elle met à disposition une salle chauffée, avec des toilettes, offre un parvis ouvert...

La gare est un emblème fort du service public : emblème de solidarité et d'égalité territoriale.

La gare est un patrimoine collectif : c'est un héritage de l'histoire industrielle et du progrès, une attache à Paris (cordon ombilical), symbole de la modernité. La gare donne le statut de ville en milieu rural.

La gare c'est aussi une porte vers l'ailleurs : elle revêt une dimension poétique, qui invite à l'échappée.

Un vide opérationnel

L'immersion sur place fait apparaître un vide opérationnel autour de la gare avec des actions nombreuses mais décousues, des stratégies segmentées qui ne facilitent pas les usages et nuisent aux services. La gare demande aujourd'hui une organisation collective et un travail multi partenarial complexe. Les objectifs de cette deuxième semaine de travail iront dans ce sens.

Pour pouvoir se projeter ensemble il est nécessaire de s'appuyer sur un socle d'analyse commun. A ce jour, chacun perçoit la question de la gare et des transports à travers son propre prisme. Au delà des difficultés et des tas d'ennuis qu'impose la gare, l'équipe souhaite susciter la participation et l'envie des acteurs, du local au régional, encourager les croisements de points de vue et de pratiques, générer des idées... En bref, tenter la créativité collective.

Les résidents proposent des ateliers créatifs qui explorent la question des transports sur le territoire et amènent à imaginer le devenir des gares rurales. Quatre ateliers prennent place dans la gare de Corbigny. Chaque atelier accueille une dizaine de participants : usagers, représentants d'institutions, techniciens en charge des différentes plateformes de mobilité, responsables politiques... Pour mettre en marche le projet, rien de tel que d'inviter les partenaires à jouer des situations très concrètes, en se glissant, si ils ne le sont pas déjà, dans la peau de l'utilisateur. Les participants testent in vivo des pratiques existantes et potentielles. L'observation des nombreux problèmes qui se posent à l'utilisateur permettra sans doute d'améliorer les services de la gare.



Jeu de rôle sur l'accessibilité à la mobilité, 15 juillet 2010

Atelier «Jeu de rôle sur l'accès à la mobilité»

Objectif

Cet atelier demande au participant de se mettre dans la peau d'un usager qui cherche à organiser son voyage. Il teste par ce biais l'efficacité des différents outils d'information à sa disposition : accès internet, téléphonique, papier et humain. L'atelier permet d'appréhender les difficultés de l'usager et les limites des services proposés. Ce jeu pourrait se développer comme outil de formation pour les médiateurs du transport.

Principe

Chaque participant reçoit une carte-jeu indiquant une mission -un trajet à accomplir- et des contraintes (limite budgétaire, retrait de permis, fauteuil roulant, bagages supplémentaires, etc.). Le joueur utilise les ressources réelles rassemblées à la gare. Au bout de 20 minutes, chaque participant fait état de sa recherche.

Partage des constats

- > L'offre est riche mais très dispersée entre tous les acteurs du transport, et devient donc peu accessible à l'usager. Symboles forts de cette profusion non coordonnée, la multiplicité des supports de communication ou le marquage systématique des bus à l'effigie de la collectivité locale organisatrice.
- > La plateforme de mobilité Pays Nivernais Morvan et la plateforme régionale MOBIGO constituent des espaces ressources potentiels qui ne sont pas du tout articulés entre eux, et encore insuffisamment relayés vers l'usager.
- > Un manque de fluidité pour se déplacer de l'échelle locale à l'échelle nationale.
- > La gare de Corbigny est sous-exploitée en matière d'aménagements pour l'intermodalité (connexions entre les différents modes de transports) et en matière de mise à disposition d'informations.



Damien, 24 ans

Vous êtes étudiant à Dijon. Vous revenez régulièrement à Corbigny. Fêru de musées, vous souhaitez passer un week-end à Paris avec votre petite amie. Vous devez trouver un aller-retour pour 2 personnes depuis Corbigny pour moins de 75 Euros.

**Vous n'avez pas
d'accès à internet
pour chercher**



Atelier «De la gare au canal à vélo : lier l'offre de transport à l'offre touristique »

Objectif

Il s'agit de questionner les connexions possibles entre l'offre de transport et les sites touristiques du territoire.

Contenu

Les participants enfourchent un vélo en gare de Corbigny et empruntent un chemin jusqu'au port fluvial de Chitry-Les-Mines (Canal Nivernais-Morvan, pôle touristique très important). Un aménagement en piste cyclable de ce tronçon est envisagé par la Communauté de Communes du Pays Corbigeois à échéance 2012.

Constats partagés

> Il y a nécessité à mieux connecter les initiatives qui concernent l'offre de tourisme et de transport. Sncf, Région, Canal du Nivernais, Conseil général de la Nièvre, Communauté de Communes, Communes... sont autant d'acteurs de ce domaine. Le Canal du Nivernais est notamment en train de travailler à la mise en place de promenades supplémentées de technologie numérique pour proposer des informations (faune, flores, services, histoires...) aux voyageurs.

> Les pistes cyclables et autres aménagements depuis la gare peuvent profiter autant aux touristes qu'à la population locale. Ce sont aussi des liaisons fonctionnelles pour faciliter le transport.

>Le choix du type de revêtement (chemin de liaison ou véritable route cyclable), de signalétique, d'inscription dans les réseaux existants n'est pas anodin et ne peut être laissé aux seuls soins des techniciens : il définit l'identité du paysage et des pratiques recherchées.

>Les horaires de bus et leur incapacité à transporter des vélos sont des freins importants au développement du tourisme. Est-il possible de faire évoluer le service ?



Atelier «Liaisons de proximité : le bus Corbigny-Clamecy»

Objectif

Cet atelier questionne les besoins de déplacements des habitants «de bourgs à bourgs», «de villages à villages », mais aussi «les liaisons domicile-gare».

Contenu

En empruntant le bus sur la ligne Corbigny-Clamecy comme le ferait un usager, les participants à l'atelier interrogent l'organisation des lignes de bus, leur visibilité, leur articulation. Un carnet de bord sert à alimenter et à consigner les remarques et les propositions.

Constats partagés

> La fréquentation de la ligne est très faible. De nombreux trajets se déroulent à vide. Les horaires et les arrêts correspondent-ils vraiment aux attentes ? Comment le vérifier ? Comment mieux faire remonter les besoins des personnes isolées ? Les chauffeurs de bus, premiers observateurs des pratiques et des usagers doivent être intégrés à la réflexion sur l'efficacité du service.

> Les arrêts de bus et les gares sont complètement délaissés. Pourtant ce sont les premières interfaces avec l'utilisateur. Hétéroclites dans leurs formes et en très mauvais état, il faudrait les repenser dans une vision élargie du transport et de la mobilité (deviendraient-ils des stops pour le covoiturage ? Indiqueraient-ils les horaires de tous les opérateurs transporteurs ? Deviendraient-ils un lieu ressource élargi en accueillant d'autres informations et services ?).

> Un lieu gare sous-exploité au vu des enjeux d'intermodalité et d'information, pour fluidifier les connexions entre modes de transport.

> Un chapelet de petites gares abandonnées, patrimoine non valorisé qui tombe en désuétude.



Atelier «Aménagement du parvis de la gare»

Objectif

S'interroger sur les modifications possibles du parvis de la gare, sur les usages existants et à venir, sur sa capacité à faire accueil pour les usagers, pour la population locale. Déterminer le rôle et les besoins de chacun des acteurs qui prennent place sur cet espace.

Contenu

Une réunion avec les agents techniques de la ville, l'unité territoriale des routes (ex DDE), les agents de circulation VFLI, les chauffeurs de bus, permet de définir les contraintes des espaces de la gare. Le contexte est propice aux réactions puisque la foire mensuelle amène des débordements et pointe les frictions entre différents usages : un parking anarchique, la difficulté de l'accès pour les bus, les passages ininterrompus de camions, les piétons malmenés...

Constats partagés

> L'espace public devant la gare est un parking important pour la ville (surtout lors des événements). Son organisation est chaotique, très peu réglementée. « La gare est à nue » dit Gilles Michaud responsable chez VFLI, qui gère la gare. il serait possible d'imaginer des accès plus sécurisés plus accueillants et une meilleure cohabitation des usages.

> Quid du dialogue entre les acteurs concernés ? Leur rencontre sert à gérer les problèmes techniques, mais il n'y a pas de perspectives de projet. Il apparaît évident que l'aménagement du Parvis ne peut être que la résultante de projets plus globaux (tourisme, transport, accueil, place de l'événementiel...)

> Des perspectives de développement culturel pour cet espace ?

Pascal, conducteur de la compagnie de théâtre de rue Metalovoice, profite de cette rencontre collective pour envisager la mise en œuvre de son festival de rue qui se déroulera en partie sur le parvis de la gare. Nes, technicien du spectacle impliqué dans la vie culturelle locale, vient aussi présenter son projet de festival de musique pour la gare.





De gauche à droite : Didier Demeulle, responsable de la ligne à la SNCF ; Jean-Paul Pinaud, Vice président du Conseil régional en charge des transport ; Romain Thévenet, 27ème région ; Christian Paul, Vice président du Conseil régional ; Jean Paul Magnon, Maire et Président du Pays et de la Communauté de communes.



Fin de semaine 2 : La gare de Corbigny en paradoxes

Le partage des constats devient un moteur pour l'action. Les résidents dégagent **des paradoxes** desquels découlent des axes de travail pour formaliser un **plan de revitalisation des gares rurales** :

>Les Corbigeois sont très **attachés à leur gare mais ne l'utilisent pas !**

>Le Pays Corbigeois bénéficie et développe **le tourisme vert** mais les usages vont vers **le tout voiture** avec des transports collectifs peu performants et inadaptés à l'accueil des voyageurs.

>**L'implication des pouvoirs publics est très forte** puisque chaque échelon territorial propose des services. Pour autant en milieu rural, **l'offre est mal coordonnée et illisible.**

>Le réseau de gares, héritage du passé est très dense et retient l'attention des villes et villages.... **Entre dissolution et force collective**, la situation est en balance.



Projections

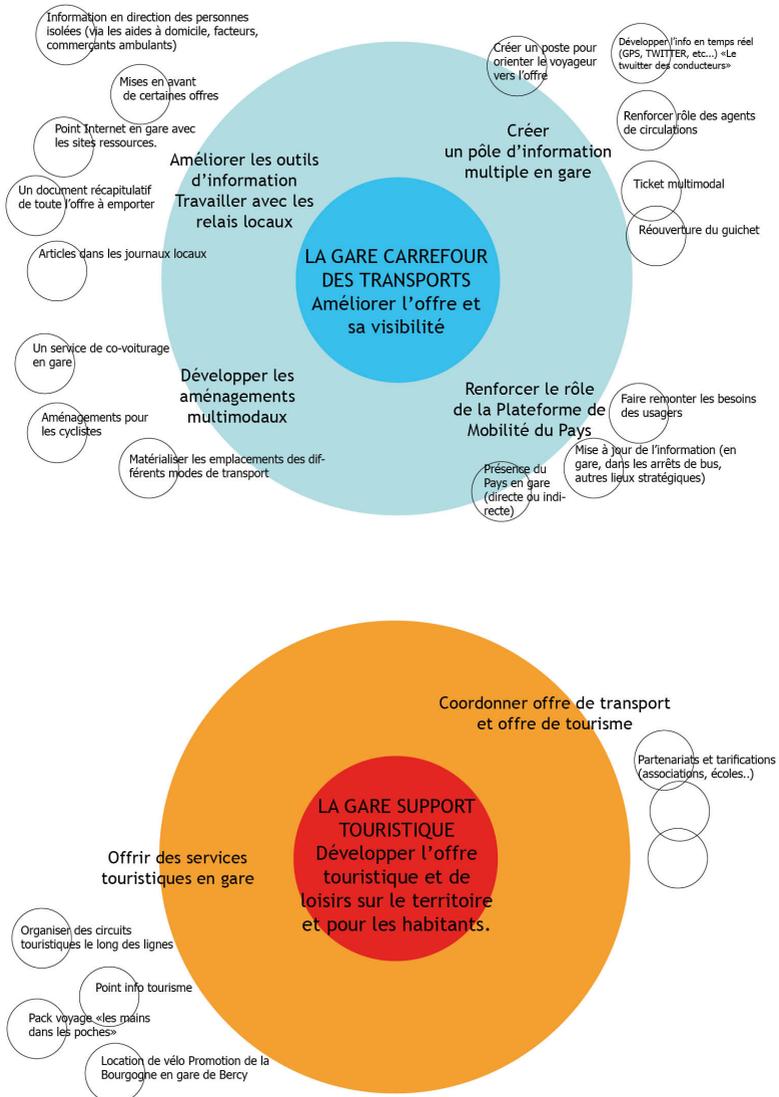
Semaine 3



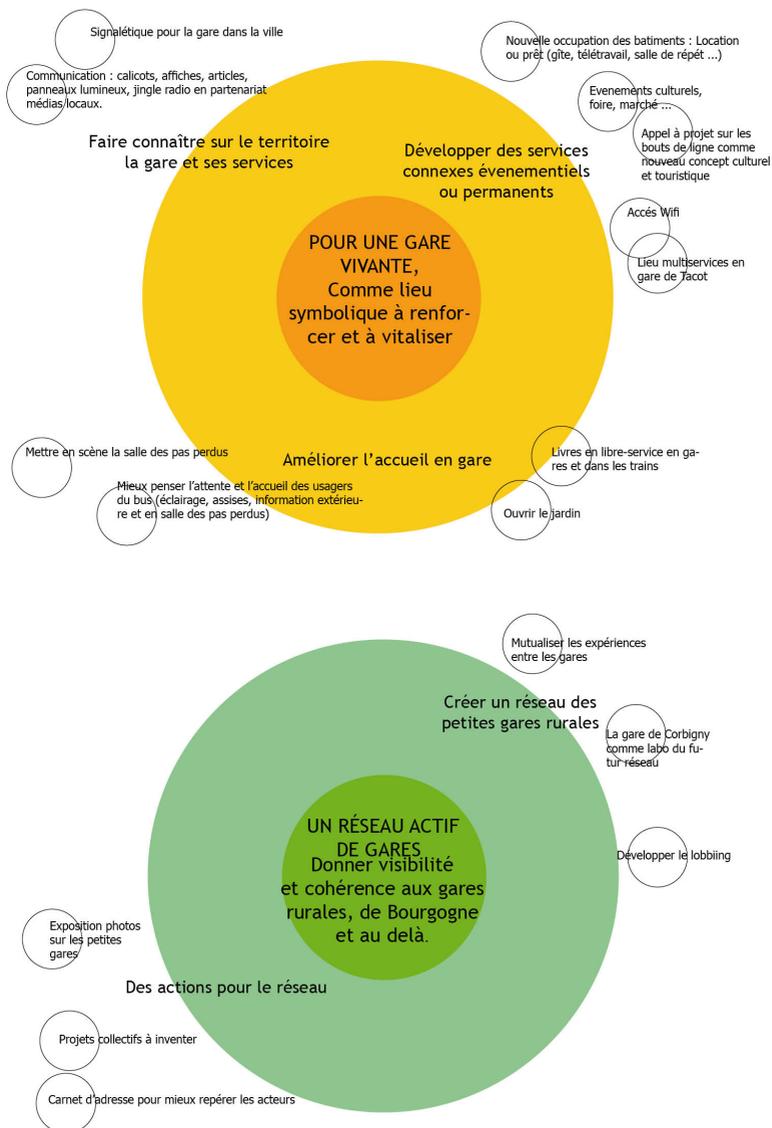


Corbigny, plan de revitalisation d'une gare rurale

La résidence conduit l'équipe à construire un plan de revitalisation des gares rurales. En effet, les résidents se rendent compte qu'ils doivent raisonner. Pour consolider la place et le rôle de la gare, doivent interagir les dimensions du développement local, du tourisme, du transport... et doivent pouvoir travailler ensemble tous les acteurs concernés, de manière transversale.



Les résidents produisent un schéma d'action suivant quatre axes de travail forts, qu'ils déclinent en objectifs et actions selon une liste étoffée mais non exhaustive, issue des séances de créativité collectives.



Scenarios pour se projeter

Pour permettre aux personnes de se projeter rien de tel que de visualiser.

Projections

Les résidents réalisent une série d'image présentant les idées emblématiques qui ont émergées lors de la résidence. Ces projections à «hauteur d'yeux» sont plus que de simples illustrations. Elles permettent de définir un ensemble d'éléments précis (Outils, Objets, services etc.) nécessaires pour faire vivre concrètement et correctement les idées sur le territoire. Elles permettent également de construire une vision commune entre les acteurs concernés et les citoyens. La facilité de compréhension et d'appropriation d'une image permet également d'élargir efficacement le débat autour des propositions faites par l'équipe et plus largement autour de la question qui guide la réflexion : l'avenir des gares rurales. Certaines idées vont plus loin que la simple projection et donnent lieu à des prototypes. Il s'agit de mettre en place des «versions bêtas» de certaines des idées de l'équipe pour tester au plus vite l'adhésion des usagers.



Prototypages

Voici la liste des services testés dans le temps de la résidence :

- >Le panneau de covoiturage installé sur le parvis,
- >Les slogans diffusés dans la ville sur des affiches,
- >L'accès wifi pour tous en gare grâce à l'apport de l'entreprise VFLI et de la mission numérique du Pays pour le prêt d'un ordinateur,
- >Les livres en libres services dans la gare de Corbigny, qui continuent à circuler grâce à l'implication d'usagers.

TER	08h56	Paris Bercy	Clamecy . La Roche Migène.Auxerre
Plateforme mobilité	10h13	Dijon	Clamecy
Fabien Boscy	11h00	Lormes	
Conseil Général	13h44	Nevers	
Christian Pile	16h00	Saulieu	
TER	16h16	Paris	
Michel Francy	19h45	Chitry les Mines	
TER	22h00	Clamecy	



Guichet multimodal alimenté par la Plateforme mobilité

Le guichet en gare de Corbigny devient un guichet multimodal. L'usager peut solliciter le guichetier pour croiser les informations et organiser un « voyage composite », c'est à dire un voyage où il sera amené à utiliser les différents réseaux de transport en commun établis (covoiturage compris). L'incarnation de cette proposition est un ticket multimodal sur lequel figure potentiellement tous les véhicules qu'il peut emprunter pour aller d'un point A à un point B. Dans le même ordre d'idée les panneaux d'information habituellement réservés aux horaires SNCF peuvent accueillir les horaires des autres acteurs de la mobilité.



Programme de communication locale : gare vivante

Comment rétablir la connexion entre les habitants et leur gare ? Certainement en la ramenant au centre de l'espace public et en communiquant sur son existence au niveau local en signalant régulièrement que la gare est ouverte et qu'une offre de transport relativement riche y est proposée.

Le programme de communication local «Gare vivante», transforme l'offre de transport en éléments de communication (slogans, affiches etc.) et les diffuse sur les différents supports d'information locaux.

Des slogans dans la ville

Un affichage de slogans est réalisé dans les commerces, et en grand format sur la façade de la gare et sur un grand panneau du centre bourg. Ces slogans interpellent et suscitent la curiosité.

Une virée à Paris ?

... avec la Carte
Bourgogne liberté,
Corbigny-Paris
le week-end
c'est 34 euros
pour tous !



TOUS A LA FOIRE DE CORBIGNY !

En bus,
c'est possible !

Renseignements au
03.86.85.29.80

Plateforme mobilité



Quand on habite
Dirol
sans voiture,
faire ses courses
à Corbigny ou
Clamecy c'est
possible !

Renseignements au

03.86.85.29.80



Il n'y a pas que les vaches
qui regardent passer le train...
ICI à la gare de Corbigny il y a
3 départs par jour
vers Paris via Auxerre !



LE 2nd FESTIVAL
DES ARTS DE LA RUE



Attitude
Club
SOIREE
V.D.K
Red Bull

Animation VDK
Avec Gros



GIC GIC



La gare investie de haut en bas

Dans une logique de revitalisation du site, il est intéressant d'attirer un public nouveau, susceptible d'utiliser les transports en commun, en mettant à disposition ces locaux vides. C'est à la fois un moyen de mettre en valeur un patrimoine bâti sous-exploité et un moyen d'augmenter de façon durable la fréquentation de la gare.

La cave de la gare est alors prêtée à des groupes de jeunes musiciens locaux pour leurs répétitions. Deux à trois fois par semaine, la gare draine ainsi une population qui a besoin d'autonomie et qui n'a pas forcément de moyens de se déplacer : ces jeunes musiciens n'ont pas tous l'âge de passer le permis de conduire ou les moyens d'acheter un deux roues motorisé. Le premier étage est partagé entre les acteurs du transport et proposé en location à des travailleurs indépendants tout autant attirés par la vie au vert que par la liaison direct Corbigny-Auxerre-Paris. Ils bénéficient des services mutualisés : cuisine, wifi, salles de réunions....



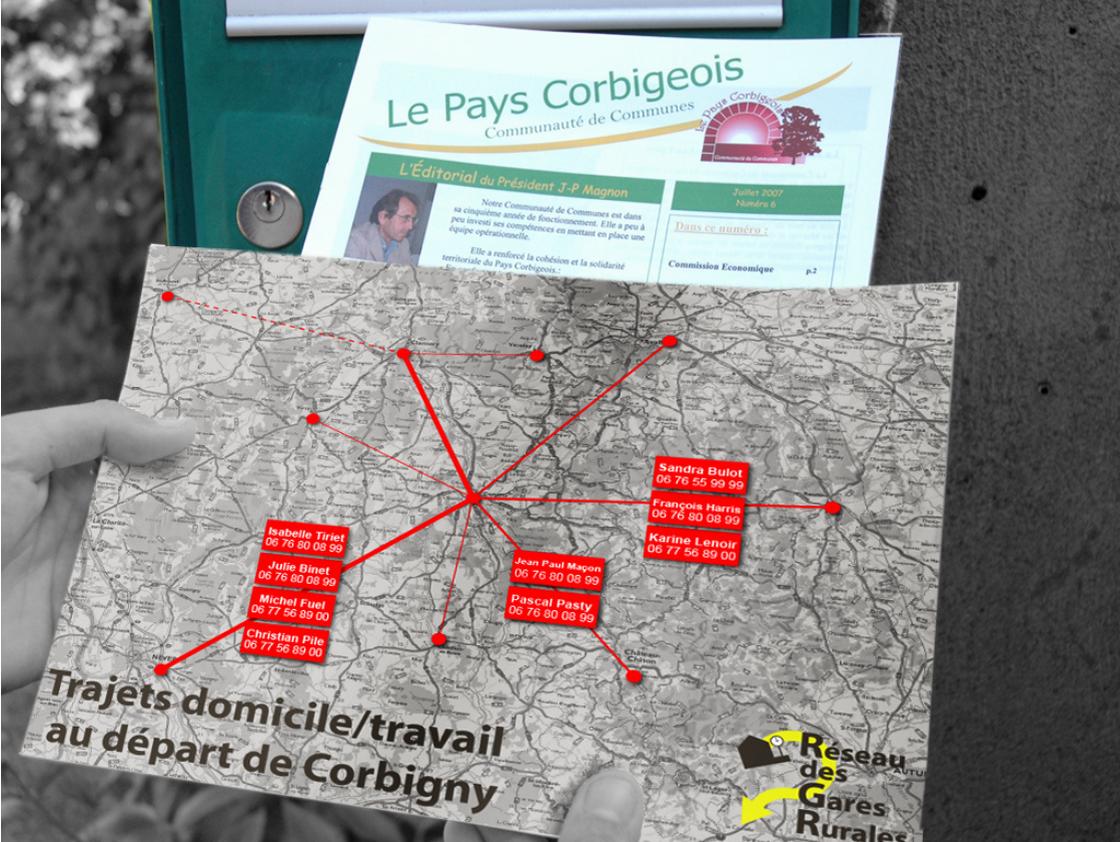
Livres en libre circulation



Insuffler une vie nouvelle au site, replacer la gare dans le champ de l'intérêt général en la reliant à d'autres services et en engageant une dynamique de réappropriation par les usagers, autant d'enjeux pour la gare rurale de demain ! Les services à inventer doivent être souples et nécessiter peu de gestion et d'organisation. Ils peuvent alors être participatifs et pris en charge par les usagers.

La gare et les trajets en train sont propices à la lecture.

Un point de livres en libre circulation est installé dans la salle des pas perdus de la gare de Corbigny. Tout le monde peut venir prendre librement un livre et déposer un ouvrage qu'il a déjà lu. Lorsqu'une personne apporte un ou plusieurs livres pour "augmenter" le service, il appose dessus un autocollant portant le nom de l'opération et de la gare de dépôt. Les livres circulent de gare en gare, oubliés sur un siège de train, laissés dans le point livre d'une autre gare de la ligne, confiés à un autre voyageur. Rien de tel pour renforcer la cohésion entre les gares et leur attractivité, et pour donner une identité aux lignes !



Recensement et visualisation des trajets

Chaque jour les habitants des territoires ruraux couvrent avec leurs véhicules privés de grandes distances. La nature de ces trajets (lieux reliés, régularité, personnes concernées etc.) est difficile à identifier. Une étude réalisée à petite échelle peut apporter des éléments de compréhension. La Plateforme Mobilité adresse aux habitants un questionnaire visant à comprendre de façon détaillée leurs déplacements. Communes et Communautés de communes sont sollicitées pour relayer localement la démarche et repérer les lieux spécifiques (écoles, entreprises, événements, centre médical, marché aux bestiaux...) susceptibles de générer des déplacements. Une fois ce travail de recensement terminé, la plateforme établit des outils de visualisation des trajets (Ex : plans thématiques) qui seront diffusés sur tout le territoire auprès des opérateurs de transports et des habitants voyageurs eux-mêmes. Il s'agit de favoriser la prise de conscience des habitants quant à l'impact de leurs déplacements quotidiens et de rendre lisible les opportunités de mise en commun de certains déplacements (Ex: Covoiturage, Navette inter-village, Nouvelle liaison potentielle etc.).



Un pôle touristique

La gare devient un pôle du tourisme vert qui permet de connecter l'offre touristique et l'offre de transport afin de favoriser un développement réciproque. Elle est le point de départ de plusieurs circuits touristiques (randonnées, vélo-tour, circuits gastronomiques...) et accueille un ensemble de services à destination des touristes. De Mai à Septembre, l'ancienne gare tacot en face de l'actuelle gare est investie par l'office de tourisme qui y implante une antenne, une boutique de location de matériel (vélo, sacs, tentes, etc..) et un gîte d'étape à l'étage qui lui est disponible toute l'année.



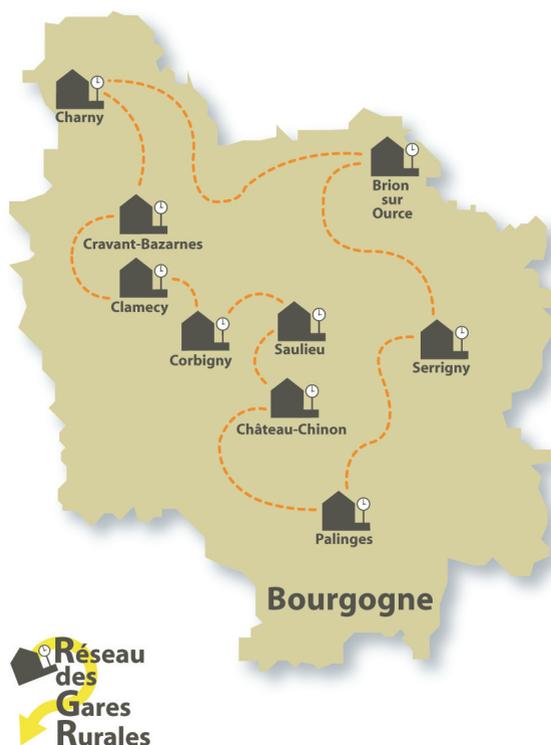
Le réseau des gares rurales

Corbigny n'est pas un cas isolé. Beaucoup de villes en Bourgogne et en France ont aussi des difficultés à maintenir leur gare ouverte et une offre de transport en commun correcte sur leur territoire. Pour trouver des solutions, les collectivités locales doivent prendre du recul sur leurs difficultés, mutualiser leurs expériences, faire remonter avec plus de force et de cohérence les doléances pour faire du lobbying constructif auprès des régions, de la SNCF... Elles doivent pour cela imaginer un socle de services communs et rassembler les initiatives et des idées susceptibles de redynamiser l'ensemble de ce patrimoine commun.

Le réseau des gares rurales prend sa source à Corbigny, devenu le premier laboratoire du réseau qui a initié ce regroupement. Il se développe en Bourgogne et au delà, regroupant d'autres gares rurales. Grâce au soutien du réseau, d'autres gares deviennent des Laboratoires éphémères : elles accueillent des ateliers, des événements, créent des publications...

Retour sur la création du réseau :

A l'initiative de la ville de Corbigny et soutenu par les élus régionaux, le réseau se construit d'année en année. L'envoi du livret de résidence aux 140 gares de Bourgogne est la première étape de la mise en place du réseau. Une rencontre à Corbigny est organisée en partenariat avec la région Bourgogne. Au programme : la visite de la gare en mutation et la présentation de projets innovants d'ici et d'ailleurs (cf. expérience de la région Rhône Alpes et appel à projet sur la mobilité...). La création du poste d'animateur a permis de mettre sur pied un site internet qui devient lieu ressource et de mutualisation. La carte interactive, située ci dessous est l'un des outils de découverte des expériences. Des index thématiques : aménager sa gare, coordination des transports en milieu rural, le fret... permettent d'aller puiser des ressources plus spécifiques.





Covoitureur officiel

Certains habitants sur la base du volontariat peuvent devenir des covoitureurs officiels. Cela signifie qu'ils rendent publics leurs déplacements quotidiens afin que toutes personnes désirant effectuer ce trajet puisse en profiter. Se greffant en partie sur les arrêts de bus existants, des points d'arrêt précis sont déterminés par le covoitureur officiel. Au delà du partage des frais d'essence, les citoyens qui s'engagent à semi-professionaliser leurs déplacements bénéficient d'un ensemble d'avantages offerts par les acteurs Territoriaux de la mobilité (Ex: Gratuité des déplacements sur le réseau TER, frais d'entretiens du véhicule pris en charge, véhicule prêté etc.). Ce type de statut peut particulièrement intéresser des personnes en difficulté sur le plan économique.



Seconde main

Le lieu d'arrivée en milieu rural (lieu de travail, domicile, domicile familial, résidence secondaire etc.) est souvent éloigné de la gare ou de l'arrêt de bus, à quelques kilomètres de là (une autre commune, un hameau à l'écart du centre etc.). La fin du trajet est alors pris en charge par des proches de l'utilisateur ou par une compagnie de taxi locale.

Seconde main est un service d'autopartage rural. Le fonctionnement est proche de celui des vélos en partage (ex: Vélib), puisque les usagers peuvent se rendre sur une aire de stationnement «seconde main» et louer un véhicule pour effectuer un trajet jusqu'à une autre aire de stationnement. Des aires de stationnement sont placées à proximité des gares ferroviaires et routières mais aussi dans certains bourgs n'étant pas desservi par les transports en commun. Les voyageurs peuvent ainsi compléter leurs trajets en train ou en bus grâce à ce service.

Transfert engagements & perspectives

L'expérience vécue à Corbigny laissera des traces chez les nombreuses personnes qui ont participé au processus. Le format assez court de la résidence, et l'apport concomittant d'énergies extérieures, rendent difficile la réappropriation de la démarche et de la dynamique par les acteurs locaux. Pour finaliser cette résidence, les résidents cherchent à assurer au mieux cette transmission.

Après la présentation publique, l'équipe réunit l'ensemble des personnes les plus investies et concernées par la mise en œuvre opérationnelle de ces projets. Les participants reviennent en détail sur les difficultés, cherchent ensemble les solutions, vérifient les engagements et tentent de planifier étape par étape le processus. Ils se calquent sur les échéances et opportunités réelles : plans d'aménagement, renouvellement du contrat VFLI / SNCF, élan constructif de la résidence, possibilités d'aides financières de la région...

Suite à cette séance de travail, les résidents construisent deux schémas permettant de «passer le relais» aux acteurs locaux. Le premier (double page suivante) présente le calendrier de mise en place d'un «centre de ressource mobilité», ainsi que son fonctionnement. Le deuxième (page 62-63) présente un début de programme pour de futurs travaux de modifications de l'espace de la gare, et pose les bases d'une démarche de réaménagement participative.

Les prototypes laissés sur place : panneaux de covoiturage, livres en libre circulation, réintroduction des informations multiples de transport en gare, investissement de la salle des pas perdus, dissémination de slogans dans le paysage, sont autant d'outils concrets à mobiliser localement pour continuer à faire vivre la dynamique collective de la résidence.



Vendredi 24 septembre, séance de travail en petit comité dans la cantine

11/12/2010

VFLI sait si le fret repasse par Corbigny et dans quelle mesure les agents vont disposer de temps pour gérer le guichet multimodal.

Formation assurée par la plateforme mobilité

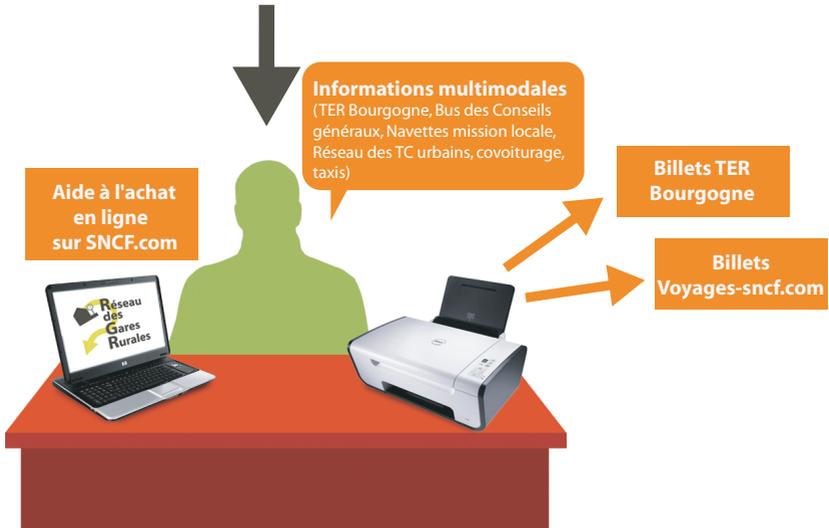
Début Janvier 2011

Démarrage de la phase test
Ouverture des guichets multimodaux en gare de Corbigny et à la maison de pays.

Phase test

Centre de ressource mobilité (Plateforme mobilité du Pays Nivernais Morvan)

Missions : Formation, actualisation de l'information, transmission de l'information



Relais mobilité

Gare de Corbigny
Agent VFLI

Autre relais :
-Le relais accueil
-Guichet de la Poste, etc

▲
Mai 2011

Reconduction ou non
du contrat VFLI / SNCF

▲
Septembre 2011

Fin de la phase test.
Bilan de l'expérience.
Envisager la suite.

2012

2013

2014

2015

Evolution du guichet multimodal

La Plateforme mobilité assure le niveau d'information en gare, s'assure de la formation des acteurs. Mais cette relation est à double sens puisque les chargés de mission de la plateforme viennent régulièrement à la rencontre des agents de gare et des usagers pour améliorer leur compréhension du service et des besoins locaux. La circulation des chargés de mission plateforme comme des agents de gare fluidifie l'organisation territoriale.

Centre de ressource mobilité et les relais mobilité : Configuration de la phase test

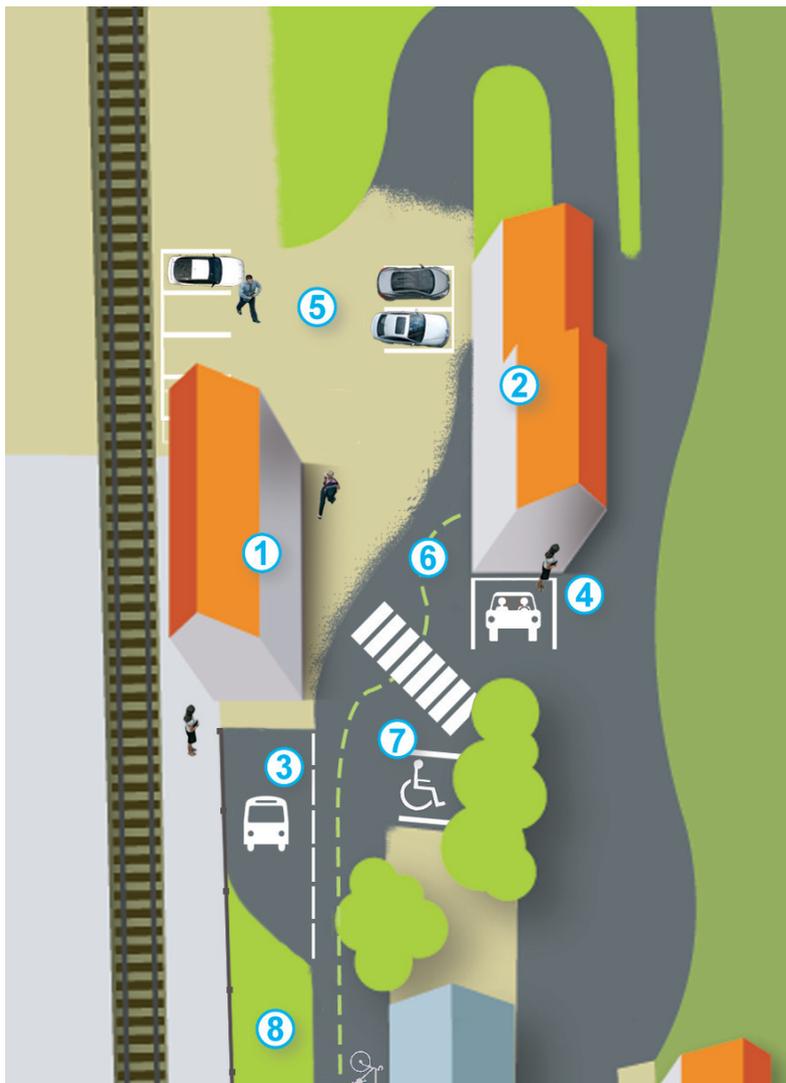
L'ouverture du guichet en gare n'est pas incompatible avec la présence d'autres points en centre ville. Les différents points mobilité ne touchent pas le même public (voyageurs, habitués, personnes âgées, jeunes, voisins...) et à différents moments (heures d'ouverture, moments d'affluence pour le marché...).

Aménager la gare de corbigny : vers un début de programme

1- Gare Ferroviaire (locaux techniques, salle des pas perdus, anciens logements)

Aujourd'hui : Rez de chaussée sous exploité et 1er étage et cave innocupés.

Actuellement tous les espaces de travail sont fragmentés : il est nécessaire de repenser les espaces de travail partagés entre les différents acteurs du transport en présence dans la gare (chauffeurs de bus, de train, agents VFLI, plateforme de mobilité...) comment proposer à chacun des espaces de travail, de repos, d'accueil quotidien ou temporaire ? Ne peut-on pas imaginer une cantine commune pour tous les acteurs du transport ? Construire un espace de travail commun, c'est un pas vers une meilleure entente et coordination. La gare, devenue un bon outil de travail commun, peut s'ouvrir à d'autres



NB : Ce plan est un outil de réflexion à faire évoluer.

usagers (télétravail, séminaire transport, résidences, invitation du réseau des gares rurales).

Propositions :

RDC : La salle des pas perdus redevient vivante grâce au retour du guichet, des livres en libre service, l'accès wifi gratuit délivré avec un poste libre et au maintien de l'information coordonné par la Plateforme mobilité. Les toilettes sont rendues accessibles aux personnes handicapées. 1er étage : Bureaux rassemblant les acteurs du transport et ouvert à d'autres usagers. Cave : Salle de répétition

À faire : réunir les acteurs du transport et faire le tour des espaces occupés et disponibles, imaginer des aménagements à court, moyen, long terme, imaginer le cadre pour des locaux partagés.

2-Ancienne gare de tacot

Aujourd'hui : Bâtiment abandonné

Proposition : réhabilitation en pôle touristique.

A faire : La Communauté de communes peut relier ce réaménagement au projet de la piste cyclable : réunir office du tourisme, agence départementale du tourisme, canal du nivernais.... repérer des initiatives connexes (loueurs de vélos, gites..)

3-Arrêt de bus commun aux Bus TER (gérés par la Région) et aux cars départementaux (géré par le conseil Général).

A faire : réunir l'ensemble des opérateurs bus pour imaginer un arrêt commun fonctionnel et bénéficiant des services de la gare.

4-Aire de covoiturage

Aujourd'hui : Pas d'aire de covoiturage à Corbigny.

Test du panneau : fonctionne-il ?

A faire : réunir les acteurs , faire un test localement.

5-Parking matérialisé

Aujourd'hui : Pas de parking matérialisé (quelques places dessinées cet été). On peut imaginer une surveillance relative assurée par le personnel de la gare. Ce parking peut être transformé pour accueillir des événements.

6- Liaisons piétonnes et cyclables

Aujourd'hui : Pas de connexion établie entre la gare et les sites touristiques.

A faire : Profiter du démarrage du projet de piste cyclable conduisant au bord du canal du Nivernais Morvan pour travailler toutes les connexions possibles piétonnes et cyclables vers le centre, mais aussi vers le nouveau lieu culturel La Transverse.... Associer à la démarche les différents acteurs du tourisme, mais aussi commerçants et associations.

7-Accessibilité

La gare accessible, se dote de toilettes handicapés, signale mieux ces accès, prévoit des cheminements simples et accessibles par tous.

A faire : effectuer collectivement et en présence de personnes handicapées le tour des équipements pour définir les points prioritaires.

8-Jardin public et espaces libres

Aujourd'hui : Un jardin public mais fermé côté route par une barrière en béton et côté quai par un grillage. Une esplanade importante mais peu définie.

A faire : déplacer la barrière du côté route vers le côté voie pour ouvrir le jardin à la rue (ajout de banc, etc..).

Les enseignements de cette résidence pour la Région Bourgogne

L'expérience menée à Corbigny, au delà de la dynamique locale insufflée autour de la gare, a permis de mettre en avant différents enseignements génériques qui intéressent la politique régionale de transport, de manière plus globale.

Changer de (re)gares

Au premier abord, on peut voir le thème des petites gares et de la mobilité rurale comme un sujet difficile, pris entre les doléances des élus et des habitants, la lutte contre la suppression des services en zone rurale, l'impuissance face à des décisions prises ailleurs... Pourtant, l'expérience de la résidence montre qu'il est possible de changer radicalement cette vision, et de voir dans ces lieux un potentiel à venir en matière économique et social : nous sommes devant un réseau de près de 170 lieux localisés dans toute la Région et bien ancrés dans l'histoire locale, ainsi qu'un patrimoine culturel de valeur, généralement en bon état et facile à transformer. Pour accompagner le "plan de revitalisation des gares rurales" suggéré par les résidents, la Région peut agir : en réalisant l'inventaire de ces gares, en proposant à des organismes adéquats (par exemple à un des Conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement - CAUE) de valoriser ce patrimoine à travers des expositions -par exemple en photographie immersive- mais aussi en encourageant les communes à réunir leurs efforts autour d'un "réseau des gares rurales". Celui-ci pourrait se doter d'une expertise "vue du terrain" en matière de mobilité, ancrée dans les réalités locales, et faire valoir cette expertise auprès des grandes collectivités et des opérateurs régionaux et nationaux du transport qui manquent, eux, de cette vision qualitative locale.

Repenser la gouvernance locale des transports

L'organisation locale des transports souffre d'un grand cloisonnement, fruit d'intérêts contraires et de bureaucraties, entre des opérateurs concentrés sur les territoires rentables, des acteurs organisés en silos, une Région pertinente mais loin du terrain et des communes sans moyens d'action. La nouvelle gouvernance qui doit naître doit davantage s'organiser autour des pratiques réelles des utilisateurs, agents et voyageurs. Elle ne doit pas rester dans les principes, mais s'ancrer dans la réalité de l'offre et repartir des pratiques. Il serait envisageable par exemple de mettre en place une unité opérationnelle, capable d'arpenter le territoire et de se doter d'une expertise sensible des pratiques en matière de transport. Cette équipe serait capable d'identifier à l'échelle régionale les ruptures dans l'offre de transport, de "débuguer" les problèmes de connections entre

les différents opérateurs, d'accompagner activement les communes désireuses de repenser leur offre de transport et de mobilité, d'organiser l'offre d'information et de médiation à l'échelle régionale, d'inciter les opérateurs à l'ouverture de leurs données de transport, etc..

Promouvoir une nouvelle culture des services

Hormis ceux qui impliquent la rénovation d'un bâti ou des aménagements de voirie, la plupart des nouveaux services imaginés durant la résidence exigent peu d'investissements, au moins dans leur phase initiale. Aucun ne nécessite, de façon systématique, l'intervention d'un opérateur ou d'un acteur majeur de l'aménagement urbain ou des transports. Presque tous ont pour point de départ des pratiques de coopération ou de solidarité existantes ou latentes entre les habitants, les associations et les entreprises locales. Réunir quelques livres pour tester une bibliothèque au sein des gares, prêter un local pour voir s'il peut devenir un lieu d'exposition, planter un panneau d'affichage pour vérifier si une demande en co-voiturage existe : expérimenter toutes ces idées est à la portée des acteurs locaux. De nombreux services peuvent être créés en exclusivité autour des gares rurales. Pour les mettre en œuvre, il s'agit surtout d'user d'une nouvelle forme d'ingéniosité, de créer un savoir faire dans de nouvelles formes d'ingénierie, basées sur l'innovation sociale, le test et le prototypage. Et la gestion de ces services, elle aussi, peut s'envisager de manière plus partagée, "bricolée" et moins onéreuse que les services mis en place habituellement par les grands opérateurs pour le compte des collectivités.

L'information humaine des transports

La résidence a montré que l'information multimodale des transports était condamnée à être morcelée. En dehors de la nécessaire entente entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et d'une nouvelle gouvernance locale des transports, tout indique qu'il faudrait construire une expertise locale en matière d'information à destination des voyageurs. Au delà de l'unité opérationnelle capable d'accompagner les collectivités, il s'agit de former des "experts du transport" capables de répondre aux multiples demandes de voyages sur un territoire et au départ de celui-ci. Version "augmentée" des agents en gare, ces experts ne connaissent pas tous les horaires de tous les moyens de transport sur le territoire, mais ils sont capables, grâce à un réseau organisé en "pair à pair" d'aller chercher l'information dans différents canaux (collectivités, covoiturages, Sncf, autres opérateurs...). Plus que des agences de voyages publiques, ce sont des professionnels divers, spécialisés dans l'accueil, en réseau, capables de faire la connexion entre les différents moyens de transports, de la même manière que "les guichets uniques" font la connexion entre différents services administratifs.

Remerciements

Un merci particulier à nos accueillants et guides qui ont assuré et facilité la connaissance du territoire et la mise en relation avec les acteurs locaux :

Jean-Paul Magnon, Anne Algret-Georges, Isabelle Montmasson, coordinatrice redoutable et chaleureuse de nos résidences, et aux agents d'accueil VFLI de la gare.

Des remerciements à toutes les personnes qui se sont investies dans cette expérience collective : Christian Paul, Vice-président de la Région Bourgogne et président du Pays Nivernais Morvan; Sophie Valdenaire, directrice de l'Aménagement du Territoire et de l'Habitat à la Région ; Marie-Laure Journet, chargée de mission centrale d'information tarification et billettique; Stéphane Konzola et Raphaël Giordanella, Plateforme Mobigo ; Patrick Marmion, adjoint au maire et mission numérique du Pays de Nivernais Morvan ; Elodie Veyssier, agent de développement Communauté de communes du Pays Corbigeois ; Laurianne Legeay, agent de développement du Pays Nivernais Morvan ; Noémie Boulet, agent de développement Communauté de Communes de Lormes ; Didier Demeule et Luc Fousset de la SNCF ; A toute l'équipe VFLI : Gilles Michaud, Mickael Saligot, Patrick Maimon, Jean-Claude Sapin, Lionel Lebon, Monique Roumier, Julien Parent, Olivier Bondeau ; Isabelle Maréchaux, chargée du Transport public de voyageurs pour le Conseil général de la Nièvre ; Sébastien et Olivier les chauffeurs de bus ; les spécialistes du transport : Léa Marzloff et Caroline de Francqueville (Chronos), Stanislas Mahé ; Aurélien Trioux (Alterre Bourgogne) ; A Charles Abord de la Plateforme de Mobilité, ;aux acteurs culturels de Corbigny : Jean Bojko, Théâtre'Eprouvete; Maud Bahlinger et Pascal Dores, Metalovoice; Jean Paul Sêtre, L'Abéïcité ; aux associations pour leurs analyses précieuses sur le territoire actuel et son histoire : la Mission locale du Pays, la Fédération des Centre Sociaux, le Parc Naturel Régional du Morvan, l'Office du tourisme, les Amis du Canal, Martin et Catelijne Loots, Promotion Carré Morvan, le Syndicat du Canal Nivernais-Morvan, Effage Travaux publics, Taxis De Souza, le Collège et les Ecoles de Corbigny, Radio Morvan, Rail Vaux d'Yonne, la Bibliothèque de Corbigny, et Laurent richoux d'Escapade gourmande, venu spécialement d'Auxerre pour nous prêter ses vélos (<http://www.escapadegourmande.fr>) ; à Xavier spertini pour ces tests photographiques.

Un grand merci à tous les usagers de la gare et habitants de Corbigny qui nous ont consacré de leur temps.



Plus d'informations

La 27e Région

Stéphane Vincent, Directeur de projet
Romain Thévenet, Chargé de mission design de service
Charlotte Rautureau, Chargée de mission Europ'act
email : infos@la27eregion.fr
www.la27eregion.fr
www.territoiresenresidences.net

Pays Nivernais-Morvan

Laurianne Légeay
email : contact@nivernaismorvan.net
03 86 20 27 52
<http://numerique.nivernaismorvan.net>

Résidence n°1

Revin, Vers un campus ouvert

Immersion créative dans un lycée de Champagne-Ardenne

Résidence n°2

Rennes, vers une citoyenneté augmentée

Immersion créative dans un réseau social en région Bretagne

Résidence n°3

Conseil régional Nord-Pas de Calais, vers un laboratoire d'innovation régional

Immersion créative au siège d'un Conseil Régional

Résidence n°4

PACA, La Région basse consommation

Immersion créative dans une politique de développement durable

Résidence n°5

Communauté de Communes de Pionsat, vers la création d'une maison de santé

Immersion créative dans une communauté de communes en milieu rural en Auvergne

Résidence n°6

Hauts-de-Garonne, l'activateur numérique du territoire

Immersion créative dans l'espace physique et numérique de 4 communes périurbaines

Résidence n°7

Tingueux, le lycée haute qualité humaine

Immersion créative dans un lycée de Champagne-Ardenne

Résidence n°8

Annecy, habiter le lycée

Immersion créative dans un lycée de Rhône-Alpes

Résidence n°9

La Seyne-sur-Mer, penser l'avenir des espaces numériques

Immersion créative dans un ERIC-Cyber-base de PACA

Résidence n°10

Balcon des Ardennes, Circuits-courts alimentaires, Gastronomie régionale et Enseignement agricole
Immersion créative dans un lycée agricole de Champagne Ardenne

www.la27eregion.fr - www.territoiresenresidence.net

