

La Gare rurale de demain // Corbigny  
Ateliers participatifs du 15 juillet 2010

## **Atelier bus Corbigny-Clamecy**

### **L'isolement et l'accessibilité au transport collectif en milieu rural**

#### **Les participants :**

- Isabelle Montmasson, assistante de direction du Pays Nivernais Morvan
- Laurianne Legeay, rapporteur de l'atelier, chargée de Mission au Pays Nivernais Morvan
- M. Jean Paul Pinaud, Vice président à la Région en charge des transports, Adjoint au maire de Garchizy (Nièvre)
- Patrick Marmion , élu à Corbigny et responsable du pôle numérique de la Communauté de Communes.
- Chargée de mission de la Fédération des centres sociaux de la Nièvre.
- TIRION Marie-France, usagère régulière venue s'installer à Corbigny après Paris
- Un membre de l'association Les amis du canal.

#### **La problématique et le déroulement :**

Cet atelier consistait à tester la ligne de bus TER Corbigny Clamecy jusqu'à Tannay puis à revenir en minibus en s'arrêtant plus longuement dans les arrêts de bus et anciennes gares du trajet. Les participants étaient amenés à s'interroger collectivement sur l'organisation des lignes de bus, leur visibilité, leur articulation. Un carnet de bord servait à alimenter et à consigner les remarques et les propositions. S'y trouvait la carte de la ligne, une compilation de photographie de gares des environs (en activité, fermées ou reconverties), une mosaïque d'arrêts de bus photographiés le long de ce même trajet. L'ensemble de la documentation sur l'offre publiée à destination des usagers étaient aussi présentée en fin de Carnet pour évoquer le foisonnement d'offre et de moyens de communication.

La ligne de bus choisie se situe entre 2 petites villes Centre : Corbigny (1800 habitants) et Clamecy (4500 habitants). À travers cet atelier, il s'agit de questionner les pratiques de déplacements des habitants : "de bourgs à bourgs" " de villages à villages » en s'interrogeant sur les besoins de déplacement local, mais aussi "les liaisons domicile gare" qui permettent les liens vers l'ailleurs. Le

CORBIGNY – CLAMECY est choisi comme cas d'étude : il ressemble à beaucoup d'autres trajets en France rurale, avec la particularité de la configuration « bout de ligne », un éloignement fort des villes centre et l'équidistance de plusieurs villes (Nevers– Auxerre).

### **Les objectifs de l'Atelier :**

- Questionner les pratiques de déplacements des habitants
- Eprouver le parcours en bus et les infrastructures d'attente, de signalétique...
- Mettre les participants notamment les élus la peau d'un usager pour faire l'expérience de l'utilisateur des bus
- Comprendre les difficultés et les possibilités de l'offre de transport locale
- Permettre des échanges entre acteurs du transport, du social, du culturel...
- Ébaucher des améliorations, si possible.

### **Éléments contextuels :**

Le bus est le vecteur principal de transport en commun au départ de la gare de Corbigny. Il existe aujourd'hui 4 bus TER par jour au départ de la gare, il y en a 4 à l'arrivée, alors qu'il circule seulement 1 train aller, 1 au retour. Ces bus semblent plus adaptés au contexte local actuel puisque la fréquentation est faible et que le bus est plus économique. Il faut savoir que pour le trajet Corbigny/ Clamecy le coût du BUS est 7 fois moins cher que celui du train (Cf. Didier Demeulle de la SNCF). Le bus correspond aussi aux réalités géographiques des territoires ruraux faits de villages et de hameaux isolés plus facile à desservir qu'en train.

De nombreux bus passent par Corbigny : différentes lignes du conseil général (fixes ou « à la demande »), des navettes de la plateformes mobilité destinées plutôt aux qui relient les centres de formations professionnelles, les transports fléchés pour les scolaires (mais sur lesquels des voyageurs ordinaires peuvent se greffer...), les bus TER... Ces transports sont sous-traités pour la plupart à des entreprises privées régionales.

Le bus Corbigny – Clamecy sert parfois de lien vers un trajet en train vers Auxeres Paris et correspondances potentielles... mais 3 fois par jour il n'est pas suivi d'autres correspondances.

Il sert donc dans ce cas uniquement pour de la desserte locale.

### **Le diagnostic, enseignements et propositions issus de l'atelier :**

De nombreux échanges ont eu lieu pendant l'atelier, dans le bus et dans les temps de pause.

///Le choix du tracé des lignes de bus

La fréquentation sur cette ligne est très faible. De nombreux trajets se déroulent à vide. Les horaires correspondent-ils vraiment aux attentes ? comment le vérifier ? De quand date les études ? Quelle réactivité du système ? Quel état des lieux de l'offre à l'échelle locale pour mieux coordonner les différentes propositions ?

Fédération des centres sociaux : Comment faire remonter les besoins des personnes isolées suivies par l'aide à domicile ?

Plateforme de mobilité du Pays : Comment mieux participer à la coordination des propositions des différents acteurs ?

Pourquoi les bus suivent-ils toujours le trajet du train ?

On souligne l'existence de plusieurs modèles : le tracé suivant les besoins en transport des structures collectives (scolaires, mais aussi tourisme...) ; le tracé fixe et régulier et les gens qui s'adaptent ; le transport à la demande

///Les arrêts de bus plus qu'hétéroclites en très mauvais état (en tant que signaux)



La plupart sont les mêmes pour les différents types d'opérateurs mais pas toujours (cf. Corbigny où il existe un arrêt du bus du Conseil Général dans le

centre bourg qui ne sert pas d'arrêt pour le bus TER) malgré la demande formulée par les chauffeurs.

La plupart des arrêts de bus n'affichent pas les horaires, certains sont estampillés Conseil Général, d'autres ne portent aucun signe. Ce constat est révélateur du manque de lisibilité et de connexion de l'offre. Tous sont peu entretenus, en mauvais état. Sans aller jusqu'à fabriquer de nouveaux arrêts et contribuer à transformer voir polluer le paysage, les arrêts représentent des signes : ils donnent à voir l'offre, ils sont aussi des points d'information sur l'offre de transport et peuvent potentiellement devenir autre chose. Ils pourraient être harmonisés et mis en valeur. Comment imaginer une gestion et un entretien coordonné ? Comment améliorer la communication sur l'offre depuis les arrêts ?

### **///Le choix des arrêts**

Il existe plus d'arrêts que ceux indiqués sur les horaires. Leur emplacement n'est pas toujours adéquat. A Corbigny par exemple les deux arrêts se situent de part et d'autres du bourg (à 1 km du centre). Cela ne correspond pas aux attentes des usagers qui sont essentiellement des personnes âgées qui consulter leurs médecins ou faire leurs courses. Comment intégrer l'expertise des chauffeurs ? comment remonter l'information et acter les transformations ?

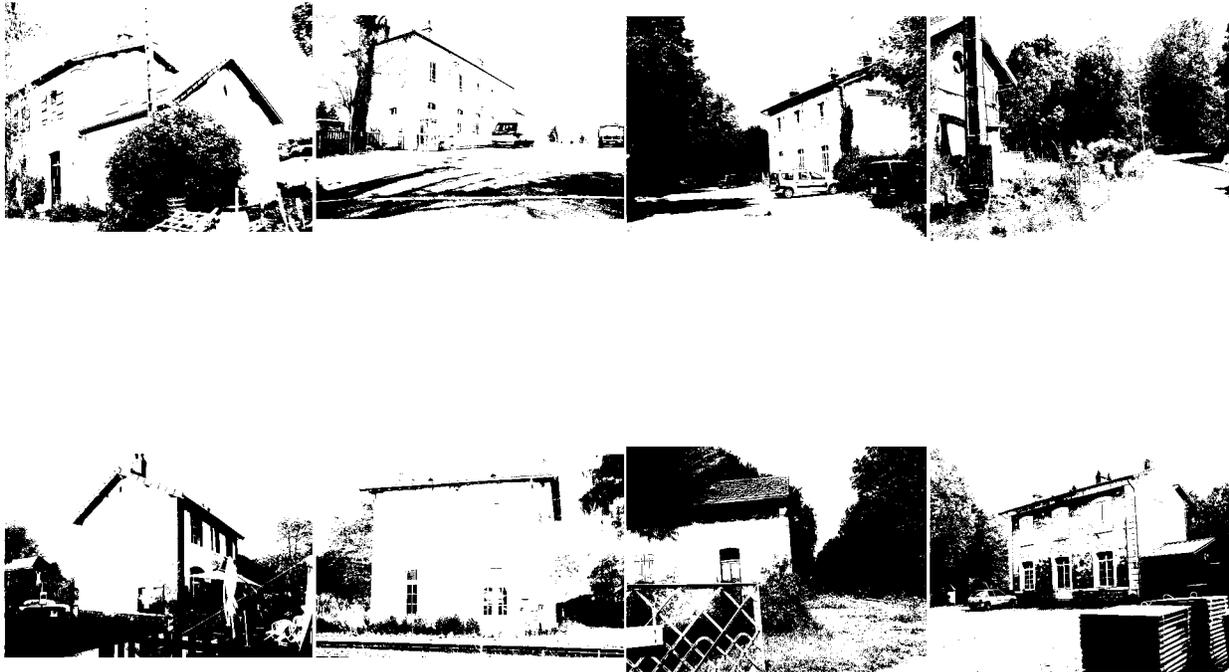
### **///L'accessibilité au service et la fonctionnalité des arrêts**

Certaines fois, les arrêts sont seulement signifiés par un panneau. Aucun abris, pas d'aménagement... L'attente du bus le long de la départementale, dans l'herbe non coupée n'est pas des plus accueillante ! Surtout pour le public âgé en partie visé par l'offre.

### **///Vitesse et confort**

Le temps de trajet de ce bus TER est court, les bus se déplacent rapidement pour suivre au plus près la grille horaire du train et concurrencer au mieux la durée de transport en voiture. Cependant certains bus n'ont aucune liaison en train en gare de Clamecy et servent avant tout de liaisons locales. D'après le chauffeur, ces bus sont très peu fréquentés, principalement par des personnes âgées, habituées, qui vont faire des courses dans le bourg voisin. N'est-il pas possible alors de baisser un peu le rythme pour permettre de profiter du paysage très agréable ? Ce rythme pourrait peut être davantage correspondre aux besoins des touristes comme des personnes isolées du territoire. Le rapport au temps ne va-t-il pas s'inverser ces prochaines années ? comment peut-on lever le pied ? Est-il possible de modifier le cadencement ?

### ///Le potentiel des chapelets de gares



C'est un patrimoine qui fait sens dans sa globalité qui représente un signe fort (repère). On souligne le problème de la privation et de la revente à des particuliers ou dans le meilleur des cas à des mairies. Nous nous arrêtons à la gare de Tannay comme exemple de reconversion d'une gare. A Tannay, la mairie est devenue propriétaire. Elle décide une cohabitation des usages certainement "par dépit". En effet se retrouvent regroupés de manière chaotique et empirique un logement social à l'étage, un local associatif (qui retape des meubles) au rez de chaussé, le tri sélectif, ne boîte aux lettres, un quai de gare à peine indiqué de l'autre côté, un arrêt de bus. L'ensemble est délabré, semble avoir été façonné empiriquement sans pensée globale. Pourtant la cohabitation d'usages semble une perspective intéressante. Comment alors gagner en lisibilité ? mieux identifier les espaces public et privés ? Comment penser davantage l'accessibilité (handicapé, personnes âgées, poussettes, vélos...) ?

### ///Gabarit et types de bus

Le gabarit du véhicule actuel est de 22 places. Il paraît surdimensionné. Correspond au pic d'activité pour l'année précédente (groupe de scout). Quelle adaptation possible ? Lorsque nous posons la question, la région explique que plus économique un seul type d'équipement plutôt que parc mixte. Vélo : Il n'est aujourd'hui pas possible (ou la marge) de transporter son vélo dans les bus. Serait-il possible d'imaginer adapter les bus à cette configuration

qui correspondrait aux pratiques des touristes, et qui permettrait peut être de drainer de nouveaux utilisateurs de bord de ligne.

### **///Potentiel touristique**

Les connexions transport et tourisme peuvent peut être s'intensifier. De la ligne, nous croisons à plusieurs reprises le canal, en pleine activité estivale. Serait-il possible de trouver des informations touristiques dans le train et le bus ? Comment mettre davantage à profit les connaissances des chauffeurs de bus ? Le potentiel du tourisme industriel n'est-il pas aussi à révéler ? (nous passons visiter une gare devenue scierie)  
Comment valoriser la ligne dans son ensemble ?

### **/// Le manque d'information locale**

*Témoignage de la fille d'une dame âgée d'un village traversé. La dame prend le bus pour faire ses courses à super U à Clamecy (pour éviter que sa fille l'y amène). Elle nous dit qu'elle regrette qu'elle ne puisse aller à Corbigny (alors que le bus passe en sens inverse 4 fois par jour) et ne savait pas que c'était possible. Elle nous dit avoir demandé à l'aide à domicile du Conseil Général mais la personne ne savait pas.*

Cette rencontre montre à quel point l'information est difficile à obtenir, même pour les utilisateurs déjà fidélisés. Ne peut-on pas penser une communication ultra localisée et complète ? Qui pourrait alors être relais (plateforme mobilité du Pays ? aide à domicile ? Mairie ?)

### **Les conclusions :**

Cet atelier a été riche de constats partagés, de débats et de propositions.

Différents acteurs ont pu se saisir des observations pour tenter de modifier certaines modalités d'action.

- une offre relativement riche et complète mais peu coordonnée
- des arrêts de bus et des gares comme premières interfaces avec l'utilisateur, actuellement complètement délaissés, à repenser dans une globalité.
- un lieu gare sous-exploité au vu des enjeux d'intermodalité.