



Collectif Vélo Pays de la Loire

Synthèse d'observations terrain

## Synthèse des audits de cyclabilité des gares de Loire Atlantique

14.10.2022

# Observations concernant la cyclabilité de 9 gares en Loire Atlantique

---

**Contexte :** Suite à une première série d'évaluation de la « cyclabilité » de 16 gares par des bénévoles du Collectif Vélo Pays de la Loire en Juillet -Novembre 2021, une nouvelle campagne d'observation a été menée de Juillet à Octobre 2022. 9 gares situées en Loire Atlantique ont été auditées sur la base du même questionnaire. Ce document, remis à la Région, synthétise les principales conclusions que l'on peut en tirer.

---

### Méthodologie - Période d'observation :

La collecte des données a été effectuée via le remplissage d'une fiche d'observation par un seul auditeur en mécénat de compétence (Hervé Guigo, origine: Naval-Group), sur une période allant de juillet à octobre 2022 (cad au début de sa période de mécénat).

L'objectif de ces observations est de mettre en lumière les enjeux d'amélioration des gares dans une perspective d'intermodalité Vélo et Train.

Les sujets recouverts par la fiche d'observation sont : l'information, l'accessibilité vers la gare et depuis la gare, le stationnement vélo, l'accès aux quais, les services en gare ainsi que l'accès aux voitures.

Au 13 octobre 2022, ont été auditées les gares suivantes : La Baule Escoublac, Le Pouliguen, Batz sur mer, Donges, Cordemais, Savenay, Couëron, Clisson, La Bernerie.

De plus, des observations ont été faites à Nantes Nord et Saint Nazaire concernant plus spécifiquement le stationnement.

### Synthèse générale :

Dans l'ensemble, la cyclabilité des gares auditées est bonne, en s'améliorant à mesure qu'on s'approche de la gare.

C'est à dire qu'une fois arrivé, le stationnement proposé est de qualité, accessible et non saturé, l'accès à la gare est facile pour tout public.

Le tableau se dégrade quand il faut passer d'une voie à l'autre, et là il vaut mieux avoir un peu de temps devant soi, voire être capable de porter son vélo et ses bagages.

Dans ce cas arriver avec un vélo cargo apparaît rédhibitoire, mais de toute façon c'est le principe même du train+vélo qui est problématique avec ce matériel.

### Détails :

## **INFORMATION**

L'information dans les gares n'est pas particulièrement conçue pour la train+vélo, il vaut mieux connaître en arrivant les informations nécessaires : si son train embarque les vélos, et si possible quel est le quai concerné (détail important s'il faut cheminer dans la gare).

## **STATIONNEMENT**

Le stationnement est toujours proposé et de qualité.

La double attache est toujours possible, l'abri sécurisé majoritaire.

Un paradoxe est à mentionner : à part à Saint Nazaire, lorsqu'un stationnement ouvert (air libre ou couvert) jouxte un abri sécurisé (cad à accès réservé), ce dernier est moins voire nettement moins voire pas du tout utilisé.

Ce constat est à analyser, la raison en est peut-être que le rapport ratio : effort (pour prendre une carte, accéder...) / gain (protection supplémentaire contre le vol ou la dégradation) n'apparaît pas favorable à l'utilisateur.

(NB: notamment à Nantes gare nord, le contraste est fort, mais la rampe d'accès assez tortueuse à l'abri sécurisé est peut-être déjà en soi la cause)

## **QUAIS**

L'accès principal aux quais est facile, mais le cheminement entre quai l'est déjà beaucoup moins, et là il vaut mieux avoir un peu de temps devant soi, voire être capable de porter son vélo et ses bagages.

## **SERVICES**

Les gares manquent de services basiques pour les cyclistes, pas de consigne (pour le casque, les vêtements de pluie...), pas de point d'eau ni de recharge pour VAE du moins de façon signalée, quelques fois elles proposent pompe à vélo et outils de base...mais dans l'abri à accès réservé.

## ANNEXE

CVPDL – Evaluation de la cyclabilité des gares du 44 – Synthèse des observations effectuées :

<i>La Baule - Escoublac</i>	H Guigo le 18/07/22: echange le 15/07/22 à la gare à l'occasion d'une arrivée de tarin avec une utilisatrice train+vélo: Anne Gaelle Revault, dePAV Guérande, avis plutôt favorable sur le service T&V,, vu: parking à arceaux vaste et couverts, mais pas sécurisé, pas d'outillage en LS, loueur et réparateur à toute proximité
<i>Le Pouliguen</i>	1 H Guigo le 13/07/22: constat effectué le 11/07/22 vers 12h30, assisté à une arrivée et à un embarquement avec 5 cyclistes présents, j'ai interrogé un usager régulier (en été) qui estime le service bon, avec risque de saturation les soirs d'été direction Nantes (effet retour des baigneurs à la journée)
<i>Batz-sur-Mer</i>	1 H Guigo le 13/07/22: constat en gare effectué le 11/07/22, gare repérée comme une "halte SNCF" (8 trains/jour vers Nantes quand 13 au départ de la gare La Baule Escoublac et 21 au départ de Saint Nazaire), accessibilité au train non évaluée, service mini: accès cyclable à partir centre bourg mais peu signalé, parking type escargot avec chaine (15 à 20 places) rempli à 20% environ
<i>Savenay</i>	0 HG le 09/07/22: informations collectées sur place le 08/07/22, à partir du questionnaire "fiche d'observation de la cyclabilité des gares en pays de la Loire" du CVPDL
<i>Donges</i>	HG le 09/07/22: travaux de déplacement de la gare en cours, pour changement de coté de la voie et positionnement coté bourg (actuellement coté raffinerie), à revoir à la mise en service (prévu en décembre 2022), à priori est prévu un service basique : aménagement des accès, stationnement arceaux, sans plus. Signalétique vers la gare actuellement très insuffisant. A noter: magnifique piste cyclable bi directionnelle, intégrée à ces travaux, et filant vers Savenay contournant la raffinerie, sur 3 à 4 km, ensuite départementale assez fréquentée mais large
<i>La Bernerie</i>	HG le 07/09/22: évaluation faite le 01/09/22, critères spécifiques train non évalué (pas assisté à arrivée et ou départ, ni échange avec riverain)
<i>Cordemais</i>	HG le 07/09/22: évaluation faite le 02/09/22: Des travaux d'aménagement y sont en cours, et la zone strictement gare sera bien adaptée au vélo, avec notamment un parking couvert à accès sécurisé de grande qualité, qui me parait surdimensionné à la fréquentation, mais tant mieux pour les utilisateurs. Deux points faibles : le passage d'un quai à l'autre qui se fait en traversant la voie (risque partagé avec les autres passagers), et l'accès à la zone gare, qui se fait par une route de campagne très fréquentée. Cette route (du moins quand on vient du bourg de Cordemais) est bordée d'une piste cyclable, mais ancienne et rongée par la végétation, qui m'a parue peu usitée (j'ai préféré emprunter la route, malgré le trafic et la pluie ce jour là). A noter que le train du retour (vendredi vers 18H) était bondé, et qu'il a fallu que les autres passagers se poussent pour que je puisse rentrer avec mon vélo. Les conditions de sécurité normales n'étaient certainement plus respectées dans cet amoncellement valises, passagers, poussettes, vélo
<i>Clisson</i>	H Guigo le 14/09/22: évaluation réalisée le 08/09/22 en même temps que l'audit de stationnement vélo pour la FUB. Gare très bien aménagée pour la pratique vélo (stationnements ouverts et fermés de qualité), à l'exception des escaliers de

	passage de voies, équipées de goulottes utilisables uniquement en montant. A noter un stationnement couvert et sécurisé* récent et de très grande qualité, mais très peu utilisé, alors qu'il s'agit d'une gare de réputation très fréquentée *: avec une pompe à l'intérieur...donc réservée aux utilisateurs du parking
Couëron	H Guigo le 14/09/22: évaluation réalisée le 13/09/22 en même temps que l'audit de stationnement vélo pour la FUB. Gare très bien aménagée pour la pratique vélo avec 2 vastes stationnements couverts en très bon état, dont 1 sécurisé (respectivement 20 et 48 places). A noter que le sécurisé est très peu utilisé (9/48) alors que l'autre est plein. La passerelle permettant de passer d'un quai à l'autre n'est pas équipée de goulotte, donc si on embarque au nord il faut passer par le passage à niveau plus loin.

Le 22/09/22: Nantes Nord: Cas des grandes consignes non utilisées : pour quelles raisons ?

contraste en effet entre celles des gares de Nantes nord, de Clisson de Couëron et de Gorges : vides ou sous-utilisées, et celle de la gare de Saint Nazaire, quasi pleine.

J'ai souscrit un accès à Nantes, la procédure est très facile (application Bicloo), et les ai interrogés sur la raison de cette faible utilisation par téléphone (pas d'explication ni de reconnaissance de la situation)

J'ai discuté avec un utilisateur à la gare de Saint Nazaire qui était ravi (pratique -carte d'accès comme à Nantes – pas de vol ou dégradation en 2 ans)

Peut-être que le ratio : effort (pour prendre une carte, accéder...) / gain (protection supplémentaire contre le vol ou la dégradation) ne paraît pas évident.... Mais pourtant à Saint Nazaire ça marche.

Concernant celui de la gare Nantes Nord, l'explication pourrait être la rampe d'accès pentue et tortueuse, alors qu'à côté le parking ouvert sur 2 niveaux est plus accessible et presque plein (voir photos), et selon un utilisateur régulier interrogé ce jour là, les dégradations et vols seraient rares (effet du volume des vélos ?)

Par ailleurs le point dur de la gare de Nantes, est le nombre de quais à accès par escalier, même si pour une bonne part, ces escaliers sont contournables...encore ne faut-il pas être trop pressé

Chateaubriant	H Guigo le 04/10/22: évaluation réalisée le 29/09/22 à l'occasion d'une évaluation de stationnement Alvéole pour la FUB (Ecole RL Cadou, accès EST parc expo foire de Béré). Cyclabilité très bonne (accès, signalisation, stationnement) avec ici la particularité de proposer deux abris couverts: accès sécurisé ou non sécurisé. Même constat qu'à Nantes nord et Couëron: ce dernier (abris sécurisé) est presque vide, quand l'autre est très fréquenté (avec des 2 roues à moteur toutefois). Sujet décidément à creuser....
---------------	---