

Plan de mobilité

Phase 2 - Stratégie

CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo



Janvier 2026



Sommaire

- 1. Introduction et objectifs** **p 3**
- 2. Principes méthodologiques de l'élaboration des scénarios** **p 7**
- 3. Présentation détaillée des actions par scénario :**
 - Le scénario socle **p 11**
 - Le scénario ambitieux transports collectifs / modes actifs **p 24**
 - Le scénario ambitieux touristique **p 29**
 - Le scénario ambitieux bas carbone **p 33**
- 4. Choix du scénario « objectif » du PDM** **p 37**



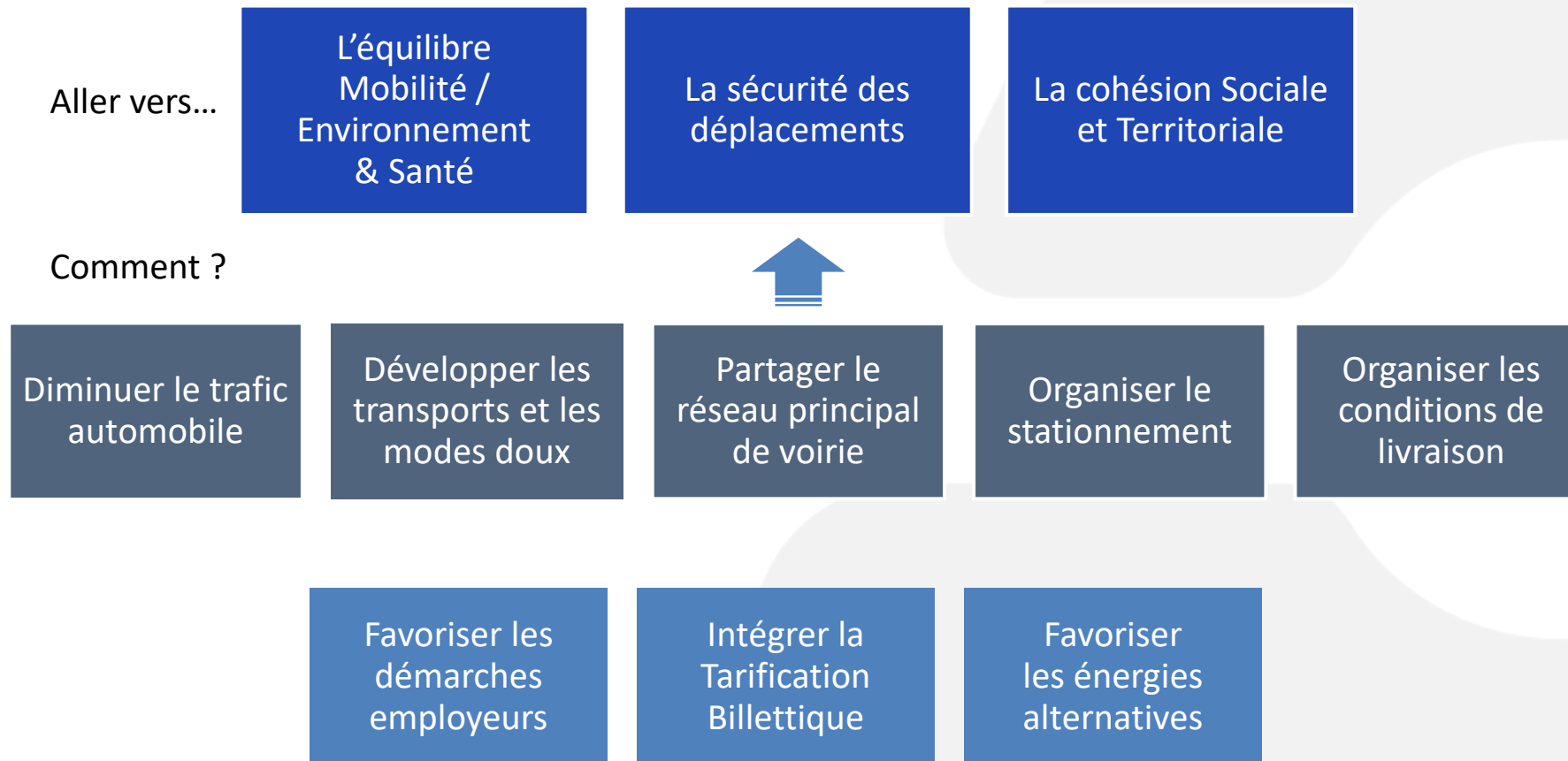
Introduction et objectifs



Une stratégie sur **10 ans**
1^{er} PDM de CapAtlantique-La Baule Guérande Agglo

Rappel : Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Le Plan de Mobilité doit répondre à des objectifs cadrés par la loi



Deux bassins de vie distincts

-  Bassins de vie d'Herbignac
-  Bassins de vie Guérande-La Baule

Des pôles d'équipements / de densité de population

-  Pôle majeur
-  Pôle relais
-  Pôle de proximité

Des pôles d'intermodalité

-  **Gares**
La Baule les Pins, La Baule Escoublac, Le Pouliguen, Batz-sur-Mer et Le Croisic

-  **Pôles d'échanges structurants :**
PEM de La Baule, plateforme multimodale de Guérande et pôle d'échanges d'Herbignac

-  **Interfaces de proximité**
La Baule le Guézy, La Baule Les Pins, La Baule Les Floralies, Guérande Villejames

Une attractivité littorale touristique et saisonnière

De nombreux lieux de fréquentation touristique (plages, ports de plaisance, campings...)

Les marais salants, une rupture naturelle

Des corridors de déplacement

Internes :
Liés au flux de déplacement domicile-travail internes
Dorsale principale La Baule-Guérande-Herbignac

Depuis/vers l'extérieur :
Liés au flux de déplacement domicile-travail externes
Vers le pôle de Saint-Nazaire / Montoir-de-Bretagne

-  Un corridor de cohésion territoriale / bassin de mobilité, en liaison vers la gare de Pontchâteau
-  Un corridor de cohésion régionale vers le nord

Des aménagements cyclables

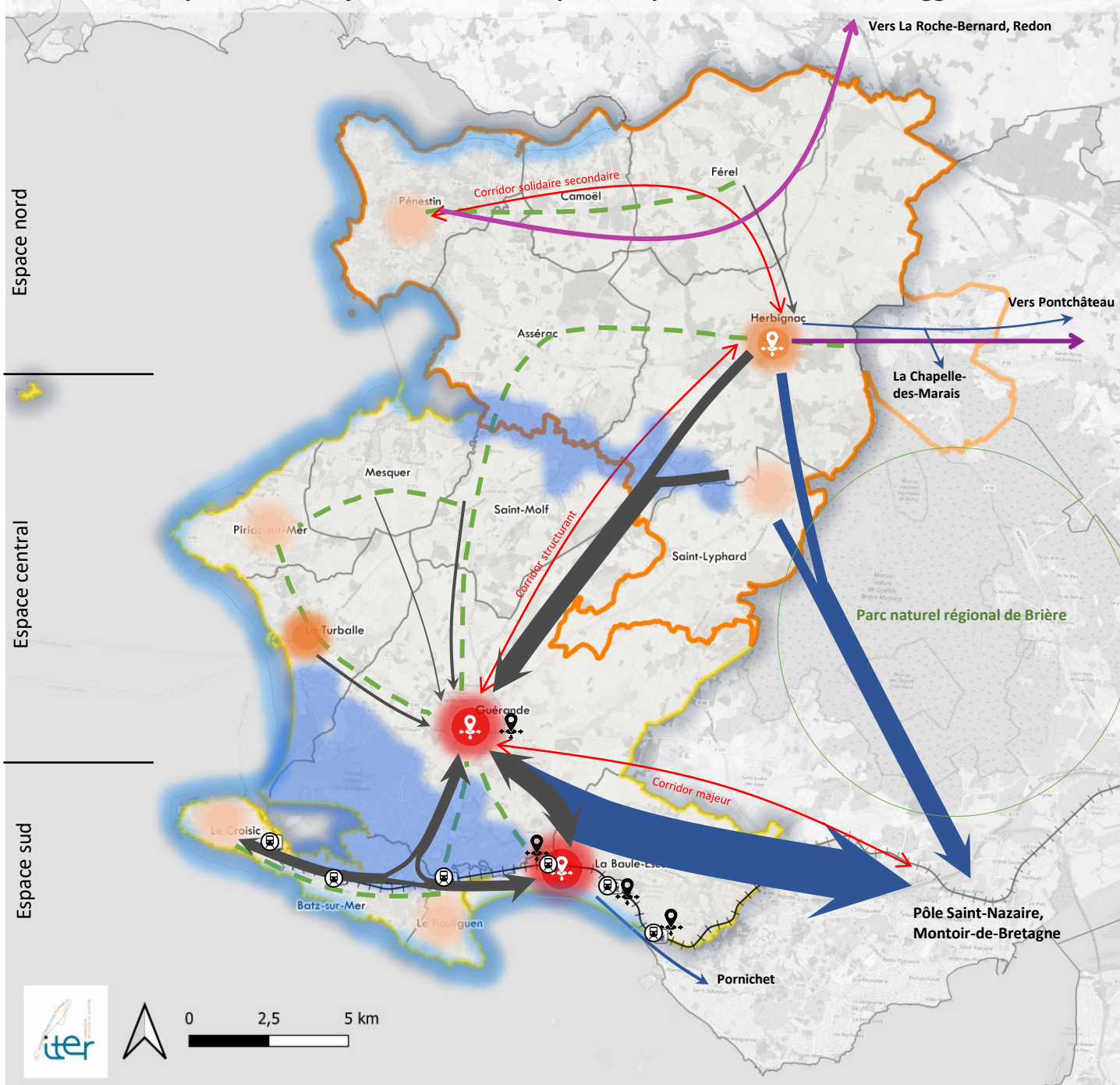
-  Une nervure cyclable projetée et en réflexion, pour le vélo du quotidien

Et des services cyclables (location de vélo/VAE en libre-service, location longue durée...)

Des pratiques de covoiturage

-  Corridors de covoiturage existants et potentiels

Synthèse des enjeux mobilité de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo



Introduction

La phase stratégique du Plan de Déplacements de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo constitue une étape charnière dans la démarche de planification des mobilités.

Elle vise à définir **les orientations à long terme du territoire en matière de déplacements**, en s'appuyant sur un diagnostic partagé et une vision prospective des besoins de mobilité. Cette phase permet de traduire les enjeux identifiés — environnementaux, sociaux, économiques et territoriaux — en différents scénarios au regard des ambitions du territoire et en cohérence avec les objectifs du SCOT et du SRADDET.

En proposant plusieurs trajectoires possibles pour répondre aux défis de la presqu'île — gestion des flux saisonniers, préservation du cadre de vie, promotion des modes décarbonés, et notamment des modes actifs et amélioration de l'accessibilité — le PDM doit proposer aux acteurs publics un outil d'arbitrage entre différentes ambitions. Chaque scénario (au nombre de 4) a permis de mettre en exergue les effets attendus sur les différentes thématiques de mobilité, tout en intégrant les contraintes locales et les ambitions de durabilité pour répondre aux enjeux régionaux et nationaux en matière de transition écologique

Les 4 scénarios étudiés (un scénario dit « Socle » et 3 « scénarios « ambitieux »), ont fait l'objet de plusieurs temps de concertation (Atelier stratégie avec la société civile du 12 juin 2025 et Séminaires avec les élus de CapAtlantique du 10 Octobre 2025), afin de garantir qu'ils soient à la fois techniquement robustes et socialement acceptables.

Associer l'ensemble des acteurs socio-économiques et les différents acteurs institutionnels (élus et techniciens) a permis de confronter le niveau d'acceptabilité des hypothèses de mobilité aux usages réels du territoire et aux attentes en matière de qualité de vie.



Principes méthodologiques de l'élaboration des scénarios



Des scénarios abordés à travers 8 thématiques

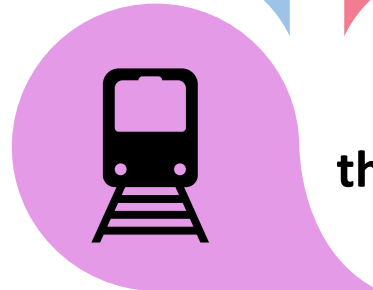
A. Transports collectifs routiers

Réseau de bus, navettes...



B. Transports collectifs ferroviaires

Réseau ferré



C. Modes actifs

Réseaux et services cyclables, piétons....



8 thématiques

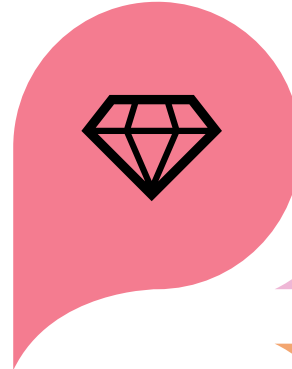


D. Intermodalité

Pratiques de changement de mode lors d'un même déplacement

H. Gouvernance : communication, animation, collaboration

Documents de planification, collaboration entre acteurs...



G. Mobilité inclusive

Mobilité pour les personnes en situation d'insertion socioprofessionnelle, personnes âgées...



F. Stationnement et livraisons

Stationnement de véhicules et livraison de marchandises



E. La mobilité autrement

Covoiturage, véhicules électriques, autopartage....



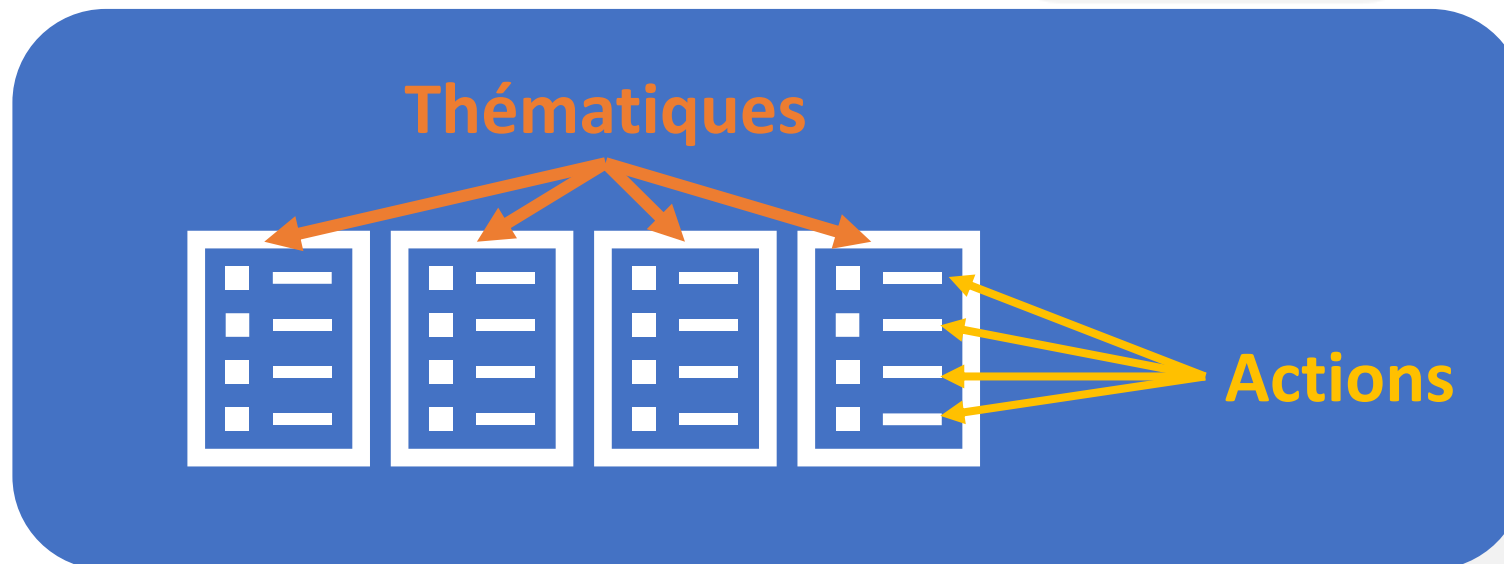
Quelques définitions

Actions : engagements du plan d'action du PDM

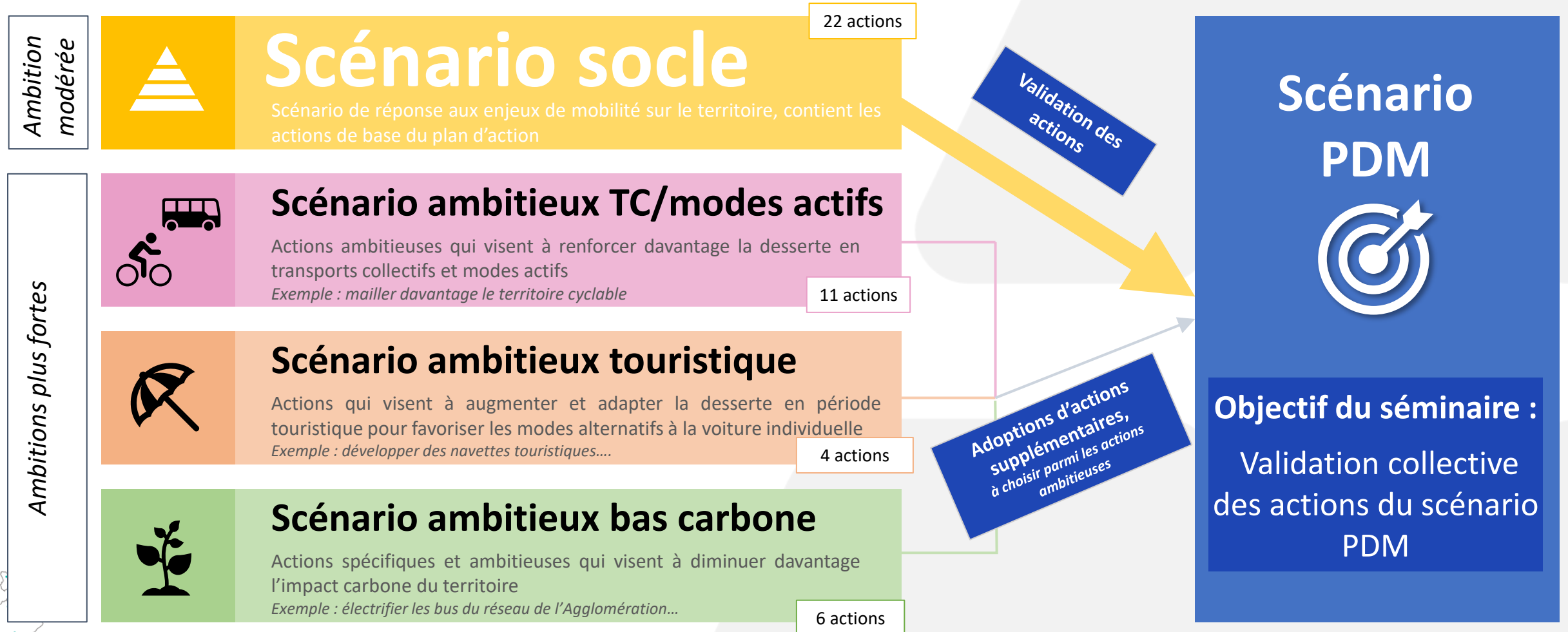
Thématique : thème regroupant plusieurs actions qui concernent un même concept

Scénario : outil d'aide à la décision pour valider les actions du Plan d'action. Il contient les actions du Plan d'Action réparties par thématiques.

Scénario



Des scénarios comme outil d'aide à la décision, visant à définir collectivement le scénario du PDM



Le scénario socle



Présentation des scénarios



Le scénario socle



Définition : Scénario de réponse aux enjeux de mobilité sur le territoire, sans changement majeur de politique



Objectif : Servir de référence, de scénario de base, actions à mettre en œuvre à minima



Caractéristiques :
Permet d'améliorer les conditions de mobilité et de favoriser les alternatives au véhicule individuel



Public cible : tout public



H. Gouvernance : communication, animation, collaboration

- Collaborer
 - Informer et communiquer
 - Mettre en place un observatoire des mobilités
- Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité
 - Conforter le lien urbanisme-mobilité



Les actions du scénario socle

A. Transports collectifs routiers

- Développer et renforcer le réseau de transports collectifs : développer une offre urbaine plus performante ; adapter l'offre pour permettre des déplacements aux horaires pendulaires
- Renforcer les liaisons vers les gares : développer l'offre de transport en correspondance entre les trains et les bus
- Collaborer avec les différents acteurs des réseaux

B. Transports collectifs ferroviaires

- Renforcer la desserte en transport ferroviaire : augmenter la capacité des rames à la saisonnalité et aux besoins conjoncturels
- Sécuriser les passages à niveau

C. Modes actifs

- Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons
- Améliorer le stationnement vélo
- Promouvoir les services vélo et l'apprentissage
- Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire : accompagner l'écomobilité scolaire et les initiatives de mobilité innovantes ainsi que les plans de mobilité scolaire
- Développer l'offre de location de vélos longue durée et libre-service

D. Intermodalité

- Améliorer les interfaces d'échange de mobilité
 - Mettre en place une billettique simplifiée

G. Mobilité inclusive

- Travailler sur une offre de mobilité à destination des publics les plus vulnérables

F. Stationnement et livraisons

- Engager une réflexion sur la politique de stationnement : réfléchir à la politique de stationnement dans les centralités et en périphérie immédiate pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs
- Améliorer le transport de marchandises en ville : partager les bonnes pratiques de réglementation des livraisons à l'échelle de l'agglomération

E. La mobilité autrement

- Accompagner le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques
- Favoriser le covoiturage
- Expérimenter l'autopartage sur le territoire
- Favoriser les commerces et services itinérants

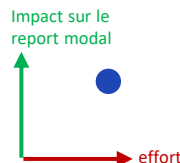
En amont des 2 temps de concertation (12/6/2025 et 10/10/2025) pour identifier les actions et les mesures de chacune des 8 thématiques, **un travail d'analyse multicritères a été réalisé** afin d'objectiver le niveau d'impact en termes d'effort (humain et économique), de niveau de priorité (temporalité) et d'impact environnemental (pollution, consommation d'énergie, nuisances sonores) et sociétal (santé, sécurité, inclusivité/solidarité)

Chaque mesures/actions des scénarios a fait l'objet d'une analyse multicritères.

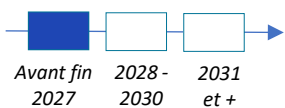
Dans les précisions des actions et mesures qui suivent, les intitulés ont pu évoluer entre la phase de concertation et la rédaction finale du plan d'action.

Légende

Positionnement de l'action sur la matrice impact / effort



Temporalité de début de mise en œuvre de l'action



Case bleutée : échelon de mise en œuvre

Outre l'impact de l'action sur le report modal, d'autres impacts peuvent être liés à l'action (environnemental, social, santé, nuisances...)



Pollution de l'air, émissions de GES



Réchauffement climatique, consommation d'énergie



Santé et sécurité



Inclusivité / solidarité



Nuisances sonores





Thématique A : Transports collectifs routiers

Positionnement de
l'action

Impact sur le
report modal

effort

Matrice
impact /
effort

Temporalité

Avant fin
2027

2028 -
2030

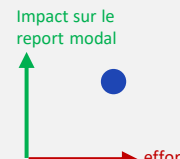
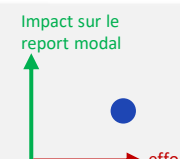
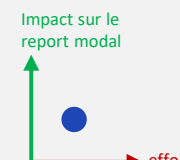
2031
et +

Autres
impacts
(environnemen
taux, sociaux,
santé)

Temporalité

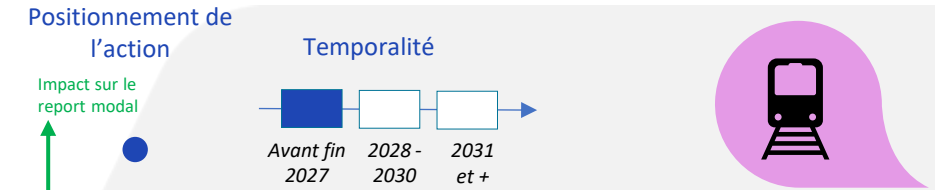
Clefs de
succès



N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnemen taux, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
A1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de Cap Atlantique La Baule Guérande Agglo	• A.1.1. Proposer de développer une offre urbaine plus performante (fréquence, cadencement, amplitude) pour répondre aux besoins de déplacements (pendulaires et vie quotidienne) à l'échelle du territoire de l'Agglomération (liaisons urbaines et non urbaines). • A.1.2. Adapter l'offre pour permettre des possibilités de déplacements en transports collectifs aux horaires pendulaires				Réseau concurrentiel à la voiture individuelle, et adapté à la multimodalité
A2	Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)	• A.2.1. Développer l'offre de transport en correspondance entre les trains et les bus				Communication sur les nouvelles offres et possibilités de voyage
A5	Collaborer avec les différents acteurs des réseaux	• A.5.1. Encourager la coopération entre l'intercommunalité, les communes, les partenaires institutionnels, l'office du tourisme, pour avoir une communication efficace et coordonnée				Organiser des temps d'échanges réguliers avec des objectifs ciblés



Thématique B : Transport ferroviaire



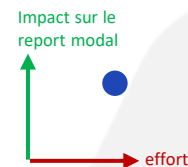
N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
B1	Renforcer la desserte en transport ferroviaire	B.1.1. Augmenter la capacité des rames en heure de pointe	Impact sur le report modal effort			Coopération avec la Région et la SNCF
B2	Sécuriser les passages à niveau	B.2.1. Réaliser la mise aux normes des passages à niveau	Obligation réglementaire			Coopération, Maintenance, Sensibilisation





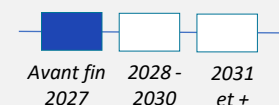
Thématique C : Modes actifs

Positionnement de
l'action

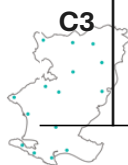


Plan de mobilités – Phase 2

Temporalité



N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnementaux, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
C1	Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons	• C.1.1. Engager ou poursuivre les réflexions sur l'apaisement de la totalité des centres bourgs et favoriser la marchabilité. Réaffirmer la nécessité de mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics à travers des PAVE (Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public) et des bonnes pratiques d'aménagement • C.1.2. Travailler sur l'amélioration des conditions de rabattement aux gares en modes actifs • C.1.3. Travailler sur un maillage cyclable intercommunal du territoire pour les déplacements quotidiens et de loisirs • C.1.4. Coopérer avec les communes internes à l'Agglomération qui portent les aménagements cyclables sur leur périmètre, afin d'obtenir une harmonisation et cohérence globale • C.1.5. Coopérer avec les communes voisines (hors Cap Atlantique La Baule Guérande Agglo) dans un objectif de cohérence de programmation et de mise en œuvre des aménagements (liaisons vers Saint-Nazaire, vers le nord/est...) • C.1.6. Travailler spécifiquement sur la sécurité et la continuité des aménagements aux abords des établissements scolaires		  		Coopérer avec les communes internes à l'Agglomération ou voisines, Forts enjeux de concertation
C2	Améliorer le stationnement vélo	• C.2.1. Développer une offre de stationnement vélo (et trottinettes) sécurisée et harmonisée au niveau des principaux pôles générateurs (écoles, collèges, établissements publics, commerces, plages, gares, etc.). Favoriser les arceaux de manière générale, et développer les box sécurisés sur les arrêts stratégiques (pôles d'échange actuels et en devenir, interfaces de proximité) • C.2.2. Communiquer sur ces équipements, par des cartes notamment		  		Viser les lieux stratégiques et les principaux ERP
C3	Promouvoir les services vélo et l'apprentissage	• C.1.3. Etudier le développement d'équipements et services vélos (bornes de réparation, pompe de gonflage, etc.) ou des stations nomades, halte vélo..., et communiquer sur la localisation • C.3.2. Poursuivre et étendre le déploiement du savoir rouler à vélo (SRAV) • C.3.3. Accompagner l'écomobilité scolaire et les initiatives innovantes en matière de mobilité (associations locales ?), ainsi que les plans de mobilité scolaires. Ex: pédibus,....		  		Coopérer avec les acteurs associatifs, l'office du tourisme, et avec les scolaires

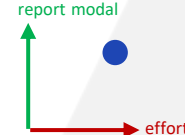




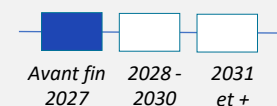
Thématique D : Intermodalité

Positionnement de l'action

Impact sur le report modal



Temporalité



N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, taux, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
D1	Améliorer l'intermodalité autour des gares	• D.1.1. Accompagner le développement de bouquets de services (équipement et stationnement) à l'échelle des 5 gares (pas seulement sur le PEM de La Baule) et à des arrêts stratégiques du réseau urbain d'agglomération				Analyse des besoins, Concertation, Mobilisation des acteurs
D3	Simplifier la billettique	• D.3.1. Améliorer l'intermodalité tarifaire et la billettique : notamment avec Saint-Nazaire Agglo				Mise en place d'un dispositif simple, Coopération des acteurs, communication,



Thématique E : La mobilité autrement

N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnemen taux, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
E1	Déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques	E.1.1. Réaliser un schéma des IRVE et les déployer, pour répondre aux besoins de chaque commune de l'Agglomération (<i>une démarche partenariale avec les communes et le TE44</i>) pour soutenir le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, selon l'évolution du besoin	Impact sur le report modal			Coopération, visibilité dans l'espace public
E2	Favoriser le covoiturage	- E.2.1. Travailler avec le département et les communes sur l'amélioration qualitative des aires de covoiturage sur le territoire et leur aménagement (plus visibles et jalonnées, facilitant l'intermodalité : <i>infrastructures en accès et équipements sur place, bouquet de services, créer des "points stop" (arrêts) en complément des aires de covoiturations, plus simples à mettre en place...</i>) - E.2.2. Etudier l'opportunité d'améliorer la mise en relation covoitureurs entre Guérande/La Baule et Montoir-de-Bretagne/Saint-Nazaire (<i>réflexions à porter au niveau intercommunal ou à l'échelle des employeurs</i>) - E.2.4. Mener une réflexion sur le subventionnement des trajets covoiturage en partenariat avec un opérateur privé et les métropoles voisines (<i>cadre de gouvernance et règles de financement à définir</i>) : un enjeu de créer un partenariat avec un opérateur déjà présent dans le bassin de mobilité pour augmenter la masse. Exemple : Rezopouce,... Ces réflexions sont à mener en parallèle avec des politiques de stationnement coercitives et en lien avec les entreprises (animations locales internes)	Impact sur le report modal	 		Coopération, visibilité dans l'espace public
E3	Affiner le besoin en autopartage sur le territoire	E.3.1. Développer l'autopartage, au niveau des gares et communes structurantes	Impact sur le report modal			Ergonomie du dispositif, visibilité, communication
E4	Favoriser les commerces et services itinérants	E.4.1. Soutenir / créer les initiatives de services itinérants permettant de rapprocher les services au plus près des habitants (autour de France Services notamment, boulangeries itinérantes...)	Impact sur le report modal			Coordination, coopération, visibilité des offres

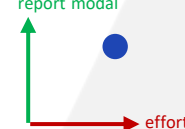




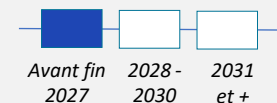
Thématique F : Stationnement, livraisons

Positionnement de
l'action

Impact sur le
report modal



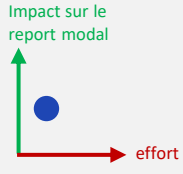
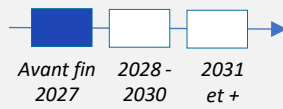
Temporalité



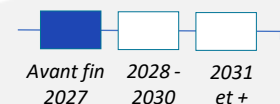
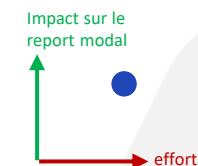
N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, taux, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
F1	Engager une réflexion sur la politique de stationnement	• F.1.1. Réflexion sur la politique de stationnement (offre et tarification) dans les centralités et en périphérie immédiate pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs				Concertation publique et adhésion des communes
F2	Améliorer le transport de marchandises en ville	• F.2.1. Coordonner et harmoniser les réglementations des livraisons à l'échelle de l'agglomération				Lisibilité, Coopération avec les communes



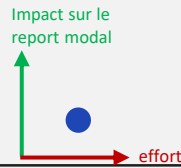
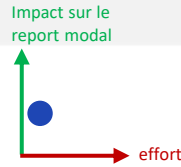
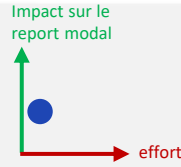
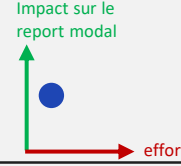
Thématique G : Mobilité inclusive

N°	Actions	Mesures	Positionnement de l'action Impact sur le report modal effort	Temporalité	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
G1	Travailler sur une offre de transports à destination des publics les plus vulnérables	• G.1.1. Adapter l'offre de mobilité sur le territoire aux personnes âgées et retraitées (en particulier sur le littoral) afin de leur assurer une offre répondant à leur besoin : accessibilité PMR, marchabilité, communication sur l'offre TAD et le transport solidaire • G.1.2. Porter une réflexion en matière de tarification solidaire s'appuyant sur le niveau de ressource et pas seulement sur le statut (cas actuel)					Lisibilité, visibilité

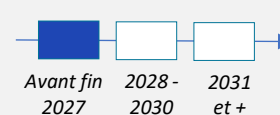
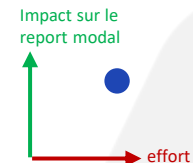




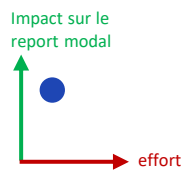
Thématique H : Gouvernance : communication, animation, collaboration

N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
H1	Collaborer	•H.1.1. Conforter le travail collaboratif avec les territoires voisins (notamment via l'Agence d'Urbanisme de la Région de Saint-Nazaire) et autres partenaires à l'échelle du bassin de mobilité pour coordonner l'offre mobilité à échelle plus large, en mobilisant le comité de partenaire		-		-
H2	Informier et communiquer	•H.2.1. Structurer une stratégie de communication (information, événementiel) auprès des usagers pour accompagner un changement des pratiques de mobilités : à adapter par public • H.2.2. Rendre plus lisible et faire connaître l'offre de transport à la demande (qui couvre les communes non desservies par le transport urbain), et l'offre locale solidaire (communication sur les ayants droit bénéficiant de la prise en charge à domicile ou de la gratuité, et accompagnement) • H.2.3. Utiliser les QR codes pour communiquer, multiplier des solutions simples pour accéder à l'offre				En coopération avec le service de communication
H3	Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone	• H.3.1. Mettre en place un observatoire des mobilités permettant le suivi du PDM, incluant les thématiques d'atténuation et d'adaptation aux dérèglements climatiques				Mise en place et suivi annuel, reporting des données des acteurs, coordination
H4	Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité	•H.4.1. Soutenir le développement des plans de mobilité employeurs (accompagnement technique, juridique...)				Développer un poste de suivi dans l'Agglomération





Thématique H : Gouvernance : communication, animation, collaboration

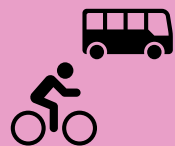
N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
H5	Conforter le lien urbanisme-mobilité	• H.5.1. Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement • H.5.2. Encourager la réalisation d'une OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) des PLU(i) thématique mobilité dans les plans locaux d'urbanisme, traduisant les objectifs du PDM : intégrer systématiquement dans les OAP les mobilités actives et la question du stationnement (voiture et vélo) inclus dans la création de nouveaux logements, ou d'autopartage • H.5.3. Mettre en place une logique de normes de stationnement ou exigences de création de logements dans l'enveloppe urbaine à l'échelle intercommunale, et avoir la volonté de ne pas développer trop de stationnements sur voirie (un allègement des exigences à moins de 300 m d'une gare ou des arrêts stratégiques des lignes du réseau à envisager) • H.5.4. Eviter l'augmentation du nombre de logements dans les zones affectées par les nuisances sonores	 Impact sur le report modal effort			Coopération avec les communes sur un même référentiel



Le scénario « modes actifs / transports collectifs »



Présentation des scénarios



Scénario ambitieux TC/modes actifs

 **Définition** : Scénario qui approfondit le scénario socle par des actions sur les thématiques des transports collectifs routiers et ferroviaires, et qui favorise les déplacements en modes actifs (piétons, cyclistes..)

 **Objectif** : Permettre une desserte en transports collectifs et modes actifs optimale sur le territoire



Caractéristiques :

Permet d'améliorer les conditions de mobilité en transports, à vélo, à pied

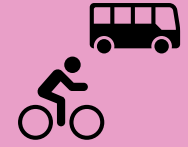


Public cible : tout public, seniors, publics fragiles



H. Gouvernance : communication, animation, collaboration

- Informer et communiquer
- Conforter le lien urbanisme-mobilité



Scénario ambitieux TC/modes actifs

A. Transports collectifs routiers

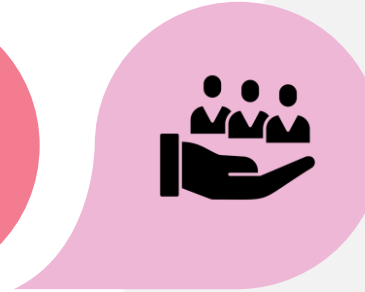
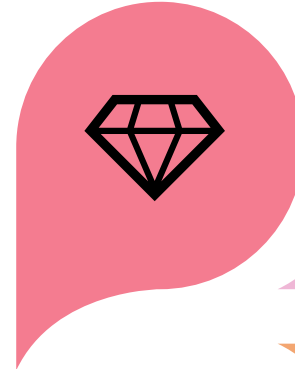
- Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire
- Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures
- Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare pour une logique pendulaire et en période touristique

B. Transports collectifs ferroviaires

- Renforcer la desserte en transport ferroviaire : **augmenter le niveau d'offre ferroviaire, élargir l'amplitude horaire, augmenter les places vélos dans les TER...**

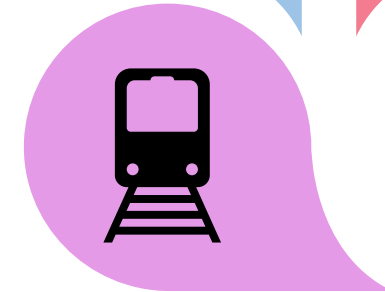
C. Modes actifs

- Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire : **encourager la dynamique des employeurs vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs**



G. Mobilité inclusive

- Favoriser la pratique du vélo pour les publics âgés ou vulnérables



11 actions



F. Stationnement, livraisons

- Engager une réflexion sur la politique de stationnement : réduction de l'offre

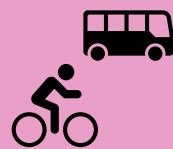


D. Intermodalité

- Améliorer l'intermodalité autour des gares : **accompagner le développement de bouquets de services à l'échelle des 5 gares et à des arrêts stratégiques du réseau urbain d'agglomération**



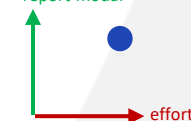
E. La mobilité autrement



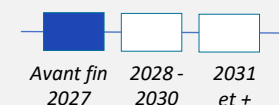
Scénario ambitieux TC/modes actifs

Positionnement de
l'action

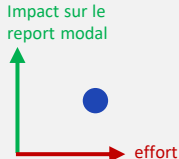
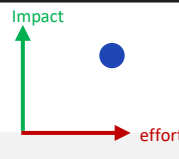
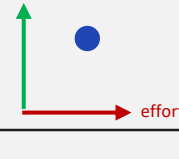
Impact sur le
report modal

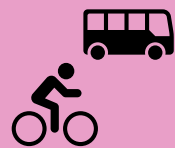


Temporalité



Plan de mobilités – Phase 2

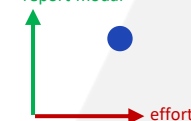
Thématique	N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
 A - Transports collectifs routiers	A1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de Cap Atlantique La Baule Guérande Agglo	•A.1.3. Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire (Herbignac <> Saint-Lyphard <> Saint Nazaire, vers Montoir-de-Bretagne...)				Coopération avec les autres AOM et les Régions
	A2	Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)	•A.2.2. Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures (pour les communes du nord du territoire) : vers Pontchâteau, Questembert, Redon... les QR codes pour communiquer, multiplier des solutions simples pour accéder à l'offre •A.2.3. Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare (interne ou externe à l'Agglomération) pour un rabattement pendulaire				Coopération avec les autres AOM et les Régions
 B - Transports ferroviaires	B1	Renforcer la desserte en transport ferroviaire	•B.1.2. Augmenter le niveau d'offre ferroviaire, en particulier en heures creuses et dans les contre-pointes •B.1.3. Elargir l'amplitude horaire des trains (permettre un dernier retour plus tardif en train entre Le Croisic et Saint-Nazaire,...) •Augmenter l'offre de réservation des places de vélo dans les TER				Coopération avec la Région et la SNCF
 C - Modes actifs	C3	Promouvoir les services vélo et apprentissage	•C.3.4. Développer une maison du vélo (ou de la mobilité) •C.3.5. Porter une réflexion sur le développement des vélos en libre-service, en s'appuyant sur l'exemple de La Baule, à l'échelle de l'intercommunalité ou à minima de plusieurs communes (littoral sud, Guérande...)				Communication, information, lisibilité
	C4	Favoriser le vélo dans le milieu professionnel	•C.4.1. Encourager la dynamique des entreprises vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs				Sensibilisation et information auprès des employeurs



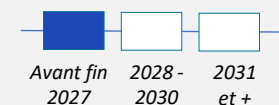
Scénario ambitieux TC/modes actifs

Positionnement de
l'action

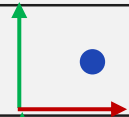
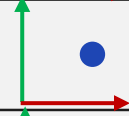
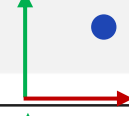
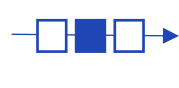
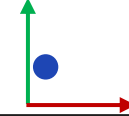
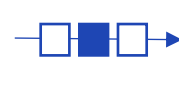
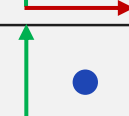
Impact sur le
report modal



Temporalité



Plan de mobilités – Phase 2

Thématique	N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
D - Intermodalité 	D1	Améliorer l'intermodalité autour des gares	•Améliorer les DIVAT (disques de valorisation des axes de transport) à des rayons de 500m (10 min à pied) autour des gares et arrêts structurants				Concertation
	D2	Améliorer les pôles d'échanges multimodaux	•Travailler sur la hiérarchisation des interfaces (PEM, arrêts stratégiques des lignes fortes, aires de covoiturage) en tenant compte des niveaux de fonctions (urbanités, mobilité et services) pour faciliter leur aménagement				Concertation
F - Stationnement, livraisons 	F1	Engager une réflexion sur la politique de stationnement	•Réduction de l'offre de stationnement dans les centralités, avec le développement des transports				Adhésion et concertation
G - Mobilité inclusive 	G2	Favoriser la pratique du vélo pour les publics âgés ou vulnérables	•Accompagner le développement du vélo en levant les freins personnels (ateliers de remise en selle, aides à l'achat, etc.)				Adhésion et lisibilité du dispositif
H - Gouvernance, communication, collaboration 	H2	Informier et communiquer	•Faciliter l'accès à l'information sur les différents dispositifs de mobilité (et d'aides à la mobilité) relevant de différents acteurs, par exemple par la mise en place d'une plateforme d'information unique sur la mobilité par Cap Atlantique (pour les résidents comme visiteurs, spécifiques à chaque public, jeunes, actifs, personnes âgées, publics en situation de précarité,...) : développer une offre de conseil en mobilité adapté aux publics				Communication facilitation
	H5	Conforter le lien urbanisme-mobilité	•Conforter ou améliorer les politiques urbaines favorisant l'accessibilité au quart d'heure dans les cœurs de bourg, pour faciliter les déplacements non motorisés, en particulier dans les communes disposant d'une desserte ferroviaire				Adhésion et concertation



Le scénario « ambitieux touristique »



Présentation des scénarios



Scénario ambitieux touristique

 **Définition :** Scénario qui approfondit le scénario socle par des actions qui renforcent l'offre saisonnière afin de réduire l'usage prépondérant de la voiture

 **Objectif :** Augmenter et adapter fortement la desserte en transports collectifs en période touristique et favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle thermique pour les déplacements vers les pôles touristiques



Caractéristiques :

- Permet d'améliorer les conditions de mobilité en transports pour les touristes et visiteurs saisonniers, en leur offrant des alternatives crédibles à la voiture
- Renforce la desserte en période de fréquentation touristique



Public cible : résidents secondaires, touristes, visiteurs





Scénario ambitieux touristique

A. Transports collectifs routiers

- Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre) : *assurer un rabattement pour chacune des communes*
- Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières

B. Transports collectifs ferroviaires

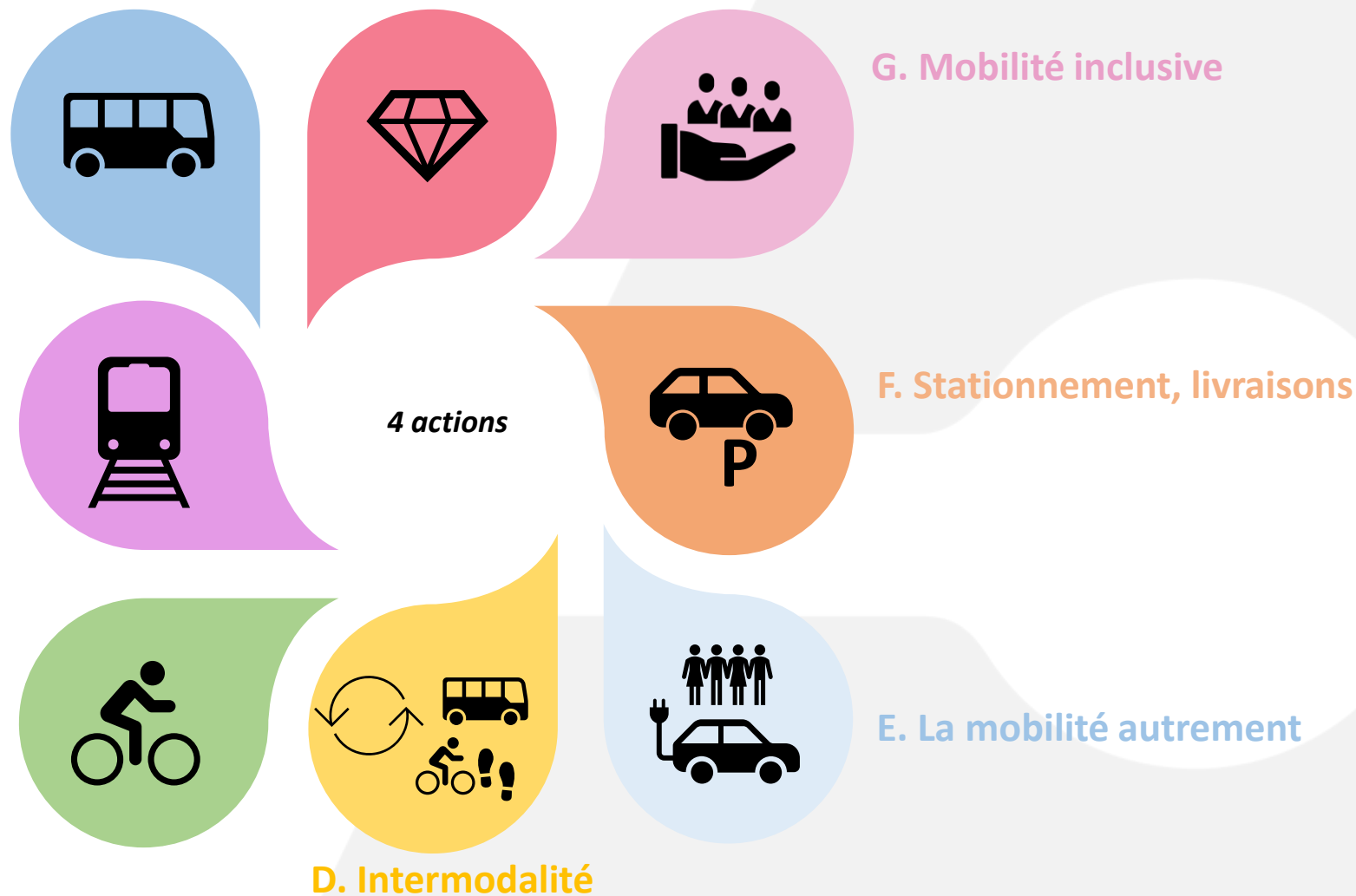
- Renforcer la desserte en transport ferroviaire : *augmenter l'offre de réservation des places vélo dans les TER*

C. Modes actifs

- Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons : *Réaménager les littoraux en rationalisant la place de la voiture et favorisant l'accès par les modes actifs (parking retro-littoraux...)*



H. Gouvernance : communication, animation, collaboration





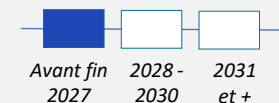
Scénario ambitieux touristique

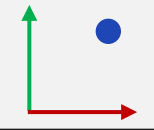
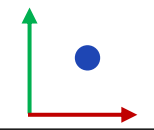
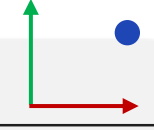
Positionnement de l'action

Impact sur le report modal



Temporalité



Thématique	N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnement, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
 A- Transports en commun routiers	A2	Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)	•A.2.4. Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare (interne ou externe à l'Agglomération) pour un rabattement en <u>période touristique</u>				Lisibilité, sensibilisation
	A3	Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières	•A.3.1. Une adaptation de l'offre touristique du réseau urbain à développer en saison estivale (élargie) et sur les pôles de destination touristique, principalement à destination des plages (navettes, ...) (créer une étoile vers La Baule depuis les communes voisines, créer une navette Pénestin>Camoël>Férel, ..., Adapter les horaires de retour de plage pour les navettes de bus (dernier retour trop tôt)				Lisibilité, sensibilisation, coopération
 B - Transports ferroviaires	B1	Renforcer la desserte en transport ferroviaire	•B.1.2. Augmenter l'offre de réservation des places de vélo dans les TER				Coopération avec la SNCF
 C - Modes actifs	C1	Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons	•C.1.7. Réaménager les littoraux en rationalisant la place de la voiture et favorisant l'accès par les modes actifs (parking retro-littoraux...)				Coopération avec les communes



Le scénario « ambitieux bas carbone »



Présentation des scénarios



Scénario ambitieux bas carbone



Définition : Scénario qui approfondit le scénario socle par des actions qui visent à réduire de manière plus drastique les émissions de CO2 liées à la mobilité.



Objectif : Réduire davantage l'impact carbone de la mobilité sur le territoire



Caractéristiques : Mise en place d'actions spécifiques visant à réduire les nuisances sur l'environnement, l'impact carbone des mobilités



Public cible : tout public





Scénario ambitieux bas carbone

A. Transports collectifs routiers

- Décarboner (électrifier et /ou autre carburation type hydrogène...) le parc de véhicules de transports en commun
- Adapter le réseau de transports aux risques liés aux dérèglements climatiques

B. Transports collectifs ferroviaires

C. Modes actifs

H. Gouvernance : communication, animation, collaboration

- Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone :
Mettre en place une gouvernance permettant d'anticiper ou l'adaptation des réseaux vis-à-vis des dérèglements climatiques...



D. Intermodalité

G. Mobilité inclusive

F. Stationnement, livraisons

- Travailler sur la qualité des stationnements voitures, en particulier lors de leur création ou de leur réaménagement : végétalisation, perméabilité des matériaux dès que possible, EnR, etc
- Améliorer le transport de marchandises en ville (livraison, logistique, réglementation...) en encourageant les hubs logistiques

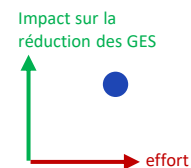
E. La mobilité autrement

- Mise en place d'une flotte d'autopartage variée pour répondre à différents besoins (véhicules intermédiaires...)

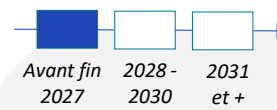




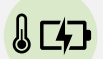
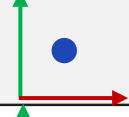
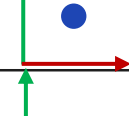
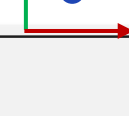
Scénario ambitieux bas carbone



Temporalité



Plan de mobilités – Phase 2

Thématique	N°	Actions	Mesures	Matrice impact / effort	Autres impacts (environnementaux, sociaux, santé)	Temporalité	Clefs de succès
A - Transports en commun routiers 	A1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de Cap Atlantique La Baule Guérande Agglo	•A.1.4. Décarboner (électrifier et /ou autre carburant type hydrogène,...) le parc de véhicules de transports en commun				-
	A4	Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières	•A.4.1. Adapter le réseau de transports aux risques liés aux dérèglements climatiques (risques de canicules, risques d'inondation...). <i>Exemple : filtre anti-UV sur les vitres des bus/havettes estivales, et peinture réfléchissante sur le toit,...</i>				Documentation et analyse des risques
E - La mobilité autrement 	E3	Affiner le besoin en autopartage sur le territoire	•E.3.2. Mise en place d'une flotte d'autopartage <u>variée</u> pour répondre à différents besoins (véhicules intermédiaires...)				Identification d'un partenariat
F – Stationnement, livraisons 	F1	Engager une réflexion sur la politique de stationnement	•F.1.3. Travailler sur la qualité des stationnements voitures, en particulier lors de leur création ou de leur réaménagement : <i>végétalisation, perméabilité des matériaux dès que possible, EnR, etc</i>				Collaboration
	F2	Améliorer le transport de marchandises en ville	•F.2.2. Améliorer le transport de marchandises en ville (livraison, logistique, réglementation...) en encourageant les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment des communes littorales				Coopération entre les communes
H - Gouvernance : communication, animation, collaboration 	H3	Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone	•H.3.2. Mettre en place une gouvernance permettant d'anticiper ou d'organiser l'adaptation des réseaux de mobilité vis-à-vis des dérèglements climatiques en perspectives (canicules, inondations...) : réfléchir sur un protocole d'alerte, un schéma d'adaptation du PDM •H.3.3. A l'aide de cette nouvelle gouvernance mise en place liée à l'adaptation des réseaux de transports aux changements climatiques, identifier plusieurs trajectoires climatiques et plusieurs niveaux de stratégie à adapter en fonction des trajectoires •H.3.4. Inscrire des critères de résilience dans les cahiers des charges des futurs projets, des futures commandes de véhicules, et dans la conception des projets. (<i>Filtres anti-Uv sur les bus, réfléchissements des toitures des véhicules de transport, revêtement de la voirie,...</i>) •H.3.5. Être une collectivité exemplaire à l'échelle locale et intercommunale <i>Exemples : formation des élus aux sujets de mobilité durable, formation des agents à l'utilisation de véhicules électriques, participation au challenge mobilité, conduite d'un plan de mobilité administration, optimisation et décarbonation des véhicules ...)</i>				Création d'une instance de gouvernance et de suivi

Choix du scénario « objectif » du PDM



Choix du scénario objectif PDM

A partir des 4 scénarios, les élus communautaires ont dans le cadre d'un séminaire des élus au Croisic (10 octobre 2025), fait le choix des actions/mesures qu'ils souhaitaient inscrire dans la feuille de route du PDM.

Dans le cadre de ce séminaire, les 19 élus représentant les 15 communes ont été invité à :

1°) **Valider les 22 actions du scénario « socle »**. Pour rappel, les actions de ce scénario répondent a minima aux 11 objectifs assignés à un PDM (article L1214-2 de la Loi Orientation des Mobilités)

Valider les actions/mesures issues des 3 scénarios « ambitieux »

2°) à inscrire dans le PDM en répondant à la question : « Pour chacune des actions présentées : est-ce une action souhaitable et réaliste à 10 ans ? ». A l'issue du vote, **les actions dont scores étaient supérieures ou égales à 80%** ont été retenues dans la feuille de route du PDM.

La page suivante présente le résultat des votes par action.





Scénario ambitieux TC/modes actifs

Actions ambitieuses qui visent à renforcer davantage la desserte en transports collectifs et modes actifs

Exemple : mailler davantage le territoire cyclable

AXE	ACTIOB	ACTIONS	INTITULE	MESURES	Résultat du vote en Séminaire (10/10/2025) % de "Oui"
« ambitieux modes actifs / transports collectifs »	A - Transports collectifs routiers	A1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de Cap Atlantique La Baule Guérande Agglo	•A.1.3. Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire (Herbignac <> Saint-Lyphard <> Saint Nazaire, vers Montoir-de-Bretagne...)	90%
		A2	Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)	•A.2.2. Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures (pour les communes du nord du territoire) : vers Pontchâteau, Questembert, Redon... les QR codes pour communiquer, multiplier des solutions simples pour accéder à l'offre •A.2.3. Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare (interne ou externe à l'Agglomération) pour un rabattement pendulaire	85%
	B - Transports ferroviaires	B1	Renforcer la desserte en transport ferroviaire	•B.1.2. Augmenter le niveau d'offre ferroviaire, en particulier en heures creuses et dans les contre-pointes	85%
				•B.1.3. Elargir l'amplitude horaire des trains (permettre un dernier retour plus tardif en train entre Le Croisic et Saint-Nazaire,...)	
				•B.1.4 Augmenter l'offre de réservation des places de vélo dans les TER	
	C - Modes actifs	C3	Promouvoir les services vélo et apprentissage	•C.3.4. Développer une maison du vélo (ou de la mobilité) •C.3.5. Porter une réflexion sur le développement des vélos en libre-service, en s'appuyant sur l'exemple de La Baule, à l'échelle de l'intercommunalité ou à minima de plusieurs communes (littoral sud, Guérande...)	70%
		C4	Favoriser le vélo dans le milieu professionnel	•C.4.1. Encourager la dynamique des entreprises vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs	80%
	D - Intermodalité	D1	Améliorer l'intermodalité autour des gares	•D.1.2.Améliorer les DIVAT (disques de valorisation des axes de transport) à des rayons de 500m (10 min à pied) autour des gares et arrêts structurants	60%
		D2	Améliorer les pôles d'échanges multimodaux	•D.2.1.Travailler sur la hiérarchisation les interfaces (PEM, arrêts stratégiques des lignes fortes, aires de covoiturage) en tenant compte des niveaux de fonctions (urbanités, mobilité et services) pour faciliter leur aménagement	80%
	F - Stationnement, livraisons	F1	Engager une réflexion sur la politique de stationnement	•F.1.2.Réduction de l'offre de stationnement dans les centralités, avec le développement des transports	40%
	G - Mobilité inclusive	G2	Favoriser la pratique du vélo pour les publics âgés ou vulnérables	•Accompagner le développement du vélo en levant les freins personnels (ateliers de remise en selle, aides à l'achat, etc.)	60%
	H - Gouvernance, communication, collaboration	H2	Informier et communiquer	•Faciliter l'accès à l'information sur les différents dispositifs de mobilité (et d'aides à la mobilité) relevant de différents acteurs, par exemple par la mise en place d'une plateforme d'information unique sur la mobilité par Cap Atlantique (pour les résidents comme visiteurs, spécifiques à chaque public, jeunes, actifs, personnes âgées, publics en situation de précarité,...) : développer une offre de conseil en mobilité adapté aux publics	90%
		H5	Conforter le lien urbanisme-mobilité	•Conforter ou améliorer les politiques urbaines favorisant l'accessibilité au quart d'heure dans les cœurs de bourg, pour faciliter les déplacements non motorisés, en particulier dans les communes disposant d'une desserte ferroviaire	80%



Scénario ambitieux touristique

Actions qui visent à augmenter et adapter la desserte en période touristique pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

Exemple : développer des navettes touristiques....

AXE	ACTIOB	ACTIONS	INTITULE	MESURES	Résultat du vote en Séminaire (10/10/2025) % de "Oui"
« ambitieux touristique » ,	A- Transports en commun routiers	A2	Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)	•A.2.4. Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare (interne ou externe à l'Agglomération) pour un rabattement en période touristique	90%
		A3	Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières	•A.3.1. Une adaptation de l'offre touristique du réseau urbain à développer en saison estivale (élargie) et sur les pôles de destination touristique, principalement à destination des plages (navettes, ...) (créer une étoile vers La Baule depuis les communes voisines, créer une navette Pénestin>Camoël>Férel, ..., Adapter les horaires de retour de plage pour les navettes de bus (dernier retour trop tôt)	90%
	B - Transports ferroviaires	B1	Renforcer la desserte en transport ferroviaire	•B.1.4. Augmenter l'offre de réservation des places de vélo dans les TER	90%
	C - Modes actifs	C1	Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons	•C.1.7. Réaménager les littoraux en rationalisant la place de la voiture et favorisant l'accès par les modes actifs (parking retro-littoraux...)	70%





Scénario ambitieux bas carbone

Actions spécifiques et ambitieuses qui visent à diminuer davantage l'impact carbone du territoire

Exemple : électrifier les bus du réseau de l'Agglomération...

AXE	ACTIOB	ACTIONS	INTITULE	MESURES	Résultat du vote en Séminaire (10/10/2025) % de "Oui"
"ambitieux bas carbone"	A - Transports en commun routiers	A1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de Cap Atlantique La Baule Guérande Agglo	•A.1.4. Décarboner (électrifier et /ou autre carburant type hydrogène,...) le parc de véhicules de transports en commun	90%
		A4	Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières	•A.4.1. Adapter le réseau de transports aux risques liés aux dérèglements climatiques (risques de canicules, risques d'inondation...). Exemple : filtre anti-UV sur les vitres des bus/navettes estivales, et peinture réfléchissante sur le toit,...	65%
	E - La mobilité autrement	E3	Affiner le besoin en autopartage sur le territoire	•E.3.2. Mise en place d'une flotte d'autopartage <u>variée</u> pour répondre à différents besoins (véhicules intermédiaires...)	70%
	F – Stationnement, livraisons	F1	Engager une réflexion sur la politique de stationnement	•F.1.3. Travailler sur la qualité des stationnements voitures, en particulier lors de leur création ou de leur réaménagement : végétalisation, perméabilité des matériaux dès que possible, EnR, etc	90%
		F2	Améliorer le transport de marchandises en ville	•F.2.2. Améliorer le transport de marchandises en ville (livraison, logistique, réglementation...) en encourageant les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment des communes littorales	90%
	H - Gouvernance : communication, animation, collaboration	H3	Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone	•H.3.2. Mettre en place une gouvernance permettant d'anticiper ou d'organiser l'adaptation des réseaux de mobilité vis-à-vis des dérèglements climatiques en perspectives (canicules, inondations...) : réfléchir sur un protocole d'alerte, un schéma d'adaptation du PDM •H.3.3. A l'aide de cette nouvelle gouvernance mise en place liée à l'adaptation des réseaux de transports aux changements climatiques, identifier plusieurs trajectoires climatiques et plusieurs niveaux de stratégie à adapter en fonction des trajectoires •H.3.4. Inscrire des critères de résilience dans les cahiers des charges des futurs projets, des futures commandes de véhicules, et dans la conception des projets. (Filtres anti-Uv sur les bus, réfléchissements des toitures des véhicules de transport, revêtement de la voirie,...) •H.3.5. Être une collectivité exemplaire à l'échelle locale et intercommunale Exemples : formation des élus aux sujets de mobilité durable, formation des agents à l'utilisation de véhicules électriques, participation au challenge mobilité, conduite d'un plan de mobilité administration, optimisation et décarbonation des véhicules ...	80%