

Plan de mobilité

Annexe Accessibilité

CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo



Janvier 2026



Sommaire

1. Une évolution de la conception du handicap	p 3
2. Le cadre réglementaire	p 4
3. L'accessibilité sur le territoire de CAP Atlantique La Baule-Guérande Agglo	p 7
3.1 Les Etablissements Recevant du Public (ERP)	p 9
3.2 Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)	p 11
3.3 Transport Collectif : Le Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA AD'AP)	p 12
3.4 Transport Collectif : Les moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers	p 15
4. Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR	p 19



1. Une évolution de la conception du handicap

La loi du 30 juin 1975 relative aux personnes en situation de handicap constitue la première grande étape de la reconnaissance publique du handicap en France. Elle inscrit durablement cette question dans le champ de l'action politique et sociale, consacrant la responsabilité de la puissance publique à l'égard des personnes en situation de handicap. Cependant, cette loi repose sur une approche principalement médicale et fonctionnelle du handicap, centrée sur la personne et ses déficiences.

Depuis cette période fondatrice, la conception du handicap a profondément évolué vers une approche plus globale et inclusive. Le modèle social du handicap, aujourd'hui reconnu tant au niveau national qu'international, introduit une dimension environnementale et interactionnelle : **le handicap résulte de la rencontre entre une déficience, une volonté de participation sociale et un environnement matériel, organisationnel ou culturel qui ne permet pas cette participation.**

Le handicap est ainsi appréhendé comme un processus, et non comme une caractéristique intrinsèque de la personne.

Dans cette logique, l'impossibilité d'accéder à l'espace public, au cadre bâti ou aux services du fait d'obstacles physiques, techniques ou organisationnels, ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement, sont désormais considérées comme des facteurs de production du handicap. **Le handicap s'analyse donc comme une construction sociale**, dépendante du degré d'accessibilité et d'adaptabilité du cadre de vie et des dispositifs publics.

En matière de mobilité, **la notion de *chaîne de déplacements*** constitue un concept structurant. Elle désigne l'ensemble des maillons successifs permettant à une personne d'effectuer un déplacement – cheminements piétons, stationnement, transports collectifs, accès aux bâtiments, etc. La rupture de l'un de ces maillons compromet la fluidité du parcours et peut remettre en cause l'autonomie de la personne. Dans les situations les plus contraignantes, cette rupture conduit au renoncement au déplacement et à une restriction effective de la participation sociale.



2. Le Cadre réglementaire

C'est dans ce cadre que s'inscrit **la loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Cette loi vise à garantir la pleine participation de chacun à la vie sociale, dans des conditions d'autonomie et de dignité, en affirmant notamment le droit à l'accessibilité sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.

En octobre 2006, la Délégation interministérielle aux personnes handicapées a proposé une définition de référence de l'accessibilité :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant, les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part.

Elle suppose la mise en œuvre d'éléments complémentaires nécessaires à toute personne, en incapacité permanente ou temporaire, pour se déplacer et accéder librement et en sécurité à son cadre de vie ainsi qu'à l'ensemble des lieux, services, produits et activités. En s'engageant dans cette démarche, la société améliore la qualité de vie de tous ses membres. »

Depuis 2005, plusieurs dispositifs législatifs et réglementaires ont été adoptés afin de rendre effective l'accessibilité de la chaîne de déplacements. Ils imposent aux collectivités territoriales la mise en œuvre d'outils structurants relevant de trois logiques complémentaires :

- **Planification** : à travers l'annexe « accessibilité » du Plan de Mobilité (PDM), qui définit la stratégie de mise en accessibilité de la chaîne de déplacements.
- **Programmation** : par les Schémas Directeurs d'Accessibilité – Ad'AP des services de transport public et les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).
- **Concertation** : via la création de commissions intercommunales pour l'accessibilité, garantes du dialogue entre acteurs publics, associations et usagers.

Ces outils traduisent la volonté d'une société plus inclusive, où la mobilité pour tous devient un principe structurant de l'action publique locale.



2. Le Cadre réglementaire

Principaux textes législatifs et réglementaires

1) Voirie et espaces publics :

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005, article 45, qui impose l'accessibilité de la chaîne du déplacement, incluant la voirie et les espaces publics.
- Décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et aux prescriptions techniques d'accessibilité.
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1657, fixant les prescriptions techniques pour la voirie et les espaces publics (cheminements, traversées, mobilier, stationnement, etc.).
- **Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, instaurés par le décret n°2006-1657, intégrés aux démarches de planification de la mobilité.

Principaux textes législatifs et réglementaires

2) Etablissements Recevant du Public (ERP) :

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005, qui rend obligatoire l'accessibilité de tous les ERP neufs et programme la mise en accessibilité des ERP existants.
- Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, complétée et ratifiée ensuite par la loi de 2015.
- Code de la construction et de l'habitation (parties accessibilité ERP / IOP) et arrêtés du 8 décembre 2014 précisant les règles d'accessibilité applicables aux ERP neufs et existants et les modalités de mise en conformité.
- Décret n°78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes, dont certaines dispositions demeurent en vigueur pour les services de transport



2. Le Cadre réglementaire

Principaux textes législatifs et réglementaires

3) Transports publics de voyageurs :

- Loi n°2005-102 du 11 février 2005, qui impose l'accessibilité des systèmes de transport public et la continuité de la chaîne du déplacement.
- Code des transports, Livre I (notamment articles L.1112-1 et suivants et D.1112-1 et suivants), qui encadre l'accessibilité des services de transport public terrestre de voyageurs, les schémas directeurs d'accessibilité (SDA / SDA-Ad'AP), les points d'arrêt prioritaires et les services de substitution.
- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité-Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP) pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

Principaux textes législatifs et réglementaires

- Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire et précisant la notion d'« impossibilité technique avérée ».
- Charte nationale d'accessibilité dans les transports de voyageurs, qui complète ce cadre réglementaire par des engagements de qualité de service, d'accueil, d'information et d'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

Ces textes garantissent un cadre législatif robuste pour protéger les droits des personnes en situation de handicap et assurer leur inclusion dans la vie quotidienne. Ils couvrent des domaines variés comme l'urbanisme, l'emploi, le numérique, et les transports



3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration d'un Plan de Mobilité, cela se traduit par la rédaction d'une annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements.

Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité interroge également la **prise en considération de l'accessibilité le plan d'actions du PDM**.

Au-delà des actions sectorielles, la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport, concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du volet transport et déplacements. En effet, en améliorant la qualité d'usage de tout et pour tous, l'accessibilité permet :

- **De faciliter les déplacements piétons** (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements),
- **D'améliorer la vitesse commerciale des transports publics** (gains de temps aux points d'arrêt) et **d'offrir un meilleur niveau de service** pour l'ensemble de la clientèle,
- **De sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l'ensemble des piétons**.



3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

Pour rappel, l'article L2143-3 du code général des collectivités territoriales prévoit la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité dans les EPCI de plus de 5 000 habitants, qui exercent en plus la compétence "transports" ou "aménagement du territoire".

A ce titre, la délibération du 19 juillet 2007, créant la commission intercommunale doit traiter « les questions d'accessibilité touchant aux domaines de compétences de CapAtlantique La Baule-Guérande agglo, à savoir notamment les équipements communautaires sportifs et culturels, le logement social mais également aux domaines de compétence des communes et à celles déléguées au Syndicat Mixte des Transports. »

Elle doit coordonner avec les communes, dotées ou non d'une commission communale pour l'accessibilité pour ce qui relève de la compétence des communes et de la compétence déléguée à

Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo (auparavant au Syndicat Mixte des Transports).

Tel qu'indiqué dans le préambule du rapport annuel 2024-2025 de la commission Intercommunale pour l'accessibilité. En effet, « *chaque année, la commission rédige un rapport qui fait état de l'ensemble des travaux engagés qui tendent à améliorer l'accessibilité à tout le territoire. Il présente l'avancement des réalisations et des résultats obtenus. Ce rapport est constitué à partir des éléments rapportés par les communes et est devant le Conseil Communautaire de CapAtlantique La Baule-Guérande agglo* ».



3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.1 Les Etablissements Recevant du Public (ERP)

Etat d'avancement (Cf Commission intercommunale pour l'accessibilité – Rapport 2024-2025) :

Le dispositif des **Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap) découle de la loi "Handicap" de 2005**, qui impose l'accessibilité de tous les établissements recevant du public (ERP) aux personnes handicapées. Face aux retards généralisés constatés avant l'échéance du 1er janvier 2015, une ordonnance de 2014 a instauré l'Ad'Ap pour permettre aux collectivités et gestionnaires de planifier les travaux nécessaires. Sur le territoire de CapAtlantique, 14 communes, dont Saint-Molf, La Turballe et Mesquer, ont engagé cette démarche dès 2015, tandis que Camoël était déjà conforme.

Dix ans plus tard, **la quasi-totalité des communes concernées ont achevé les travaux inscrits dans leur programme**, à l'exception de quelques aménagements ponctuels, comme la mise aux normes des sanitaires du bourg de Mesquer.

Ces opérations ont permis d'améliorer sensiblement la sécurité, l'accessibilité et la qualité du patrimoine bâti. Toutefois, les coûts réels se sont révélés souvent supérieurs aux prévisions initiales, entraînant des reports ou des réévaluations de projets. Dans certains cas, les élus ont repensé l'usage même de certains bâtiments afin d'adapter les investissements aux besoins actuels et aux contraintes financières.

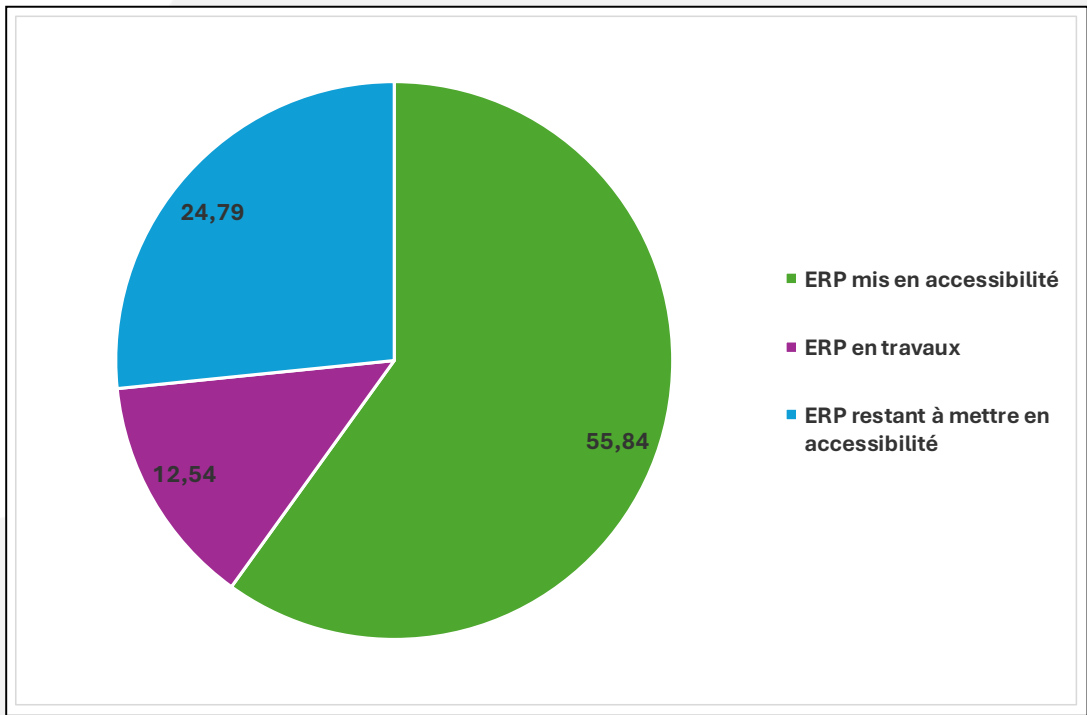
Parallèlement, l'évolution des attentes des habitants et la volonté de moderniser le cadre bâti ont conduit à faire émerger de nouveaux projets de réhabilitation ou de construction, associant objectifs d'accessibilité, respect des normes réglementaires et amélioration de l'accueil pour tous.



3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.1 Les Etablissements Recevant du Public (ERP)

Etat d'avancement des communes en 2025					
	ERP concerné par la mise en accessibilité	ERP mis en accessibilité	ERP de mise en travaux d'accessibilité	ERP restant à mettre en accessibilité	% mis ou en cours d'accessibilité
Assérac	6	3	1	2	67%
Batz-sur-mer	30	28	0	2	93%
Férel	18	16	2	2	100%
Guérande	71	37	5	29	59%
Herbignac	17	13	4	4	100%
La Baule	70	46	23	1	99%
La Turballe	26	23	1	0	92%
Le Croisic	10	7	0	3	70%
Le Pouliguen	42	10	1	31	26%
Mesquer	5	4	0	1	80%
Saint Liphard	16	2	2	12	25%
Saint Molph	12	7	5	0	100%
Total 12 communes*	323	196	44	87	74%
%		61%	14%	27%	



(*) La commune de Camoël a été exempté puisque que l'ensemble de ces ERP ont reçu une attestation d'accessibilité le 26 février 2015

(**) Informations non communiquées pour les communes de Pénestin et de Piriac-sur-Mer



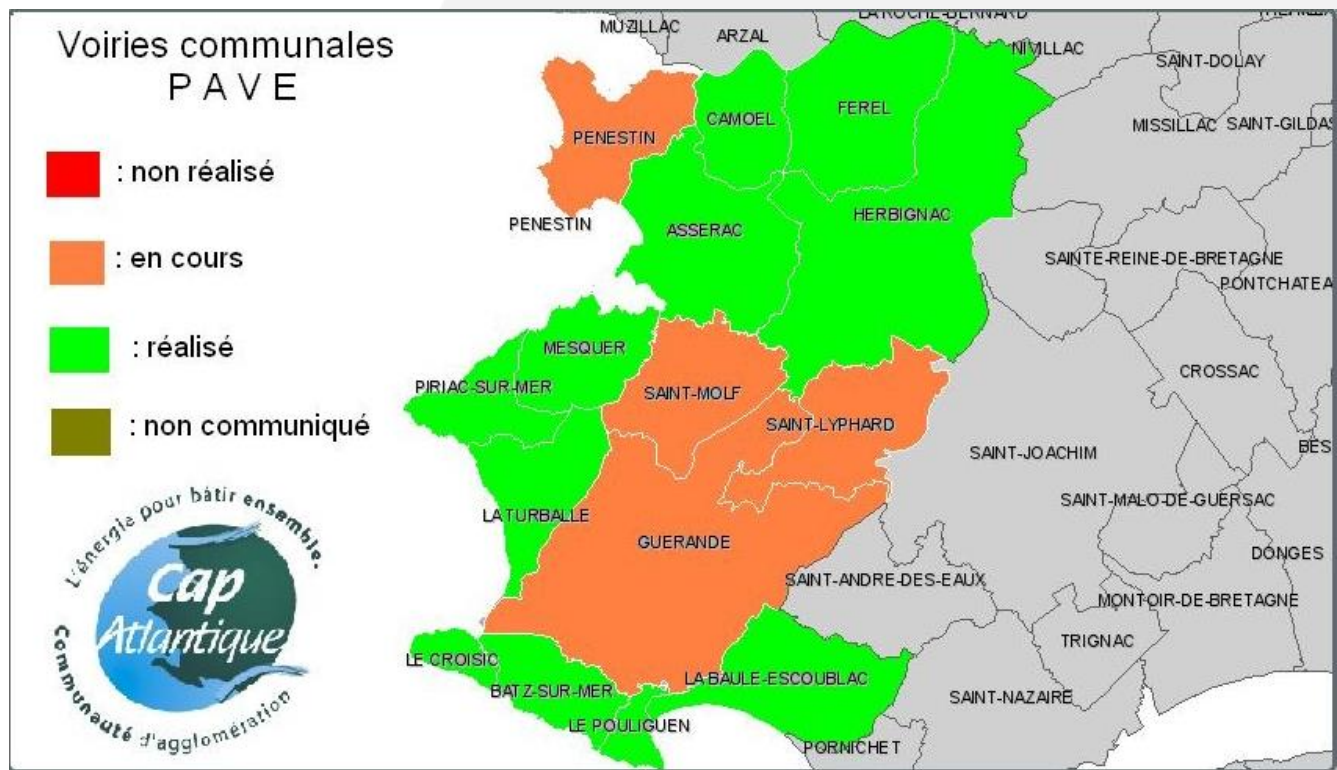
3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.2 Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)

Sur le territoire de CapAtlantique La Baule-Guérande, chaque commune établit son propre plan de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics. Il fixe notamment les dispositions pour rendre accessible aux personnes à mobilité réduite les circulations piétonnes et les espaces de stationnement d'automobiles.

Différentes actions sont mises en œuvre pour prendre en compte l'accessibilité lors des nouveaux aménagements, de travaux de réaménagements, de requalification, de réhabilitation ou de réfection.

La carte ci-contre date de 2014, avec possiblement une réalisation finalisée pour les 4 en cours (Guérande, Pénestin, Saint-Molf et Saint-Liphard)



3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.3 Transport Collectif : Le Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA AD'AP)

A ce jour, sur les 40 arrêts programmés dans le SDAP, 30 arrêts ont été aménagés.

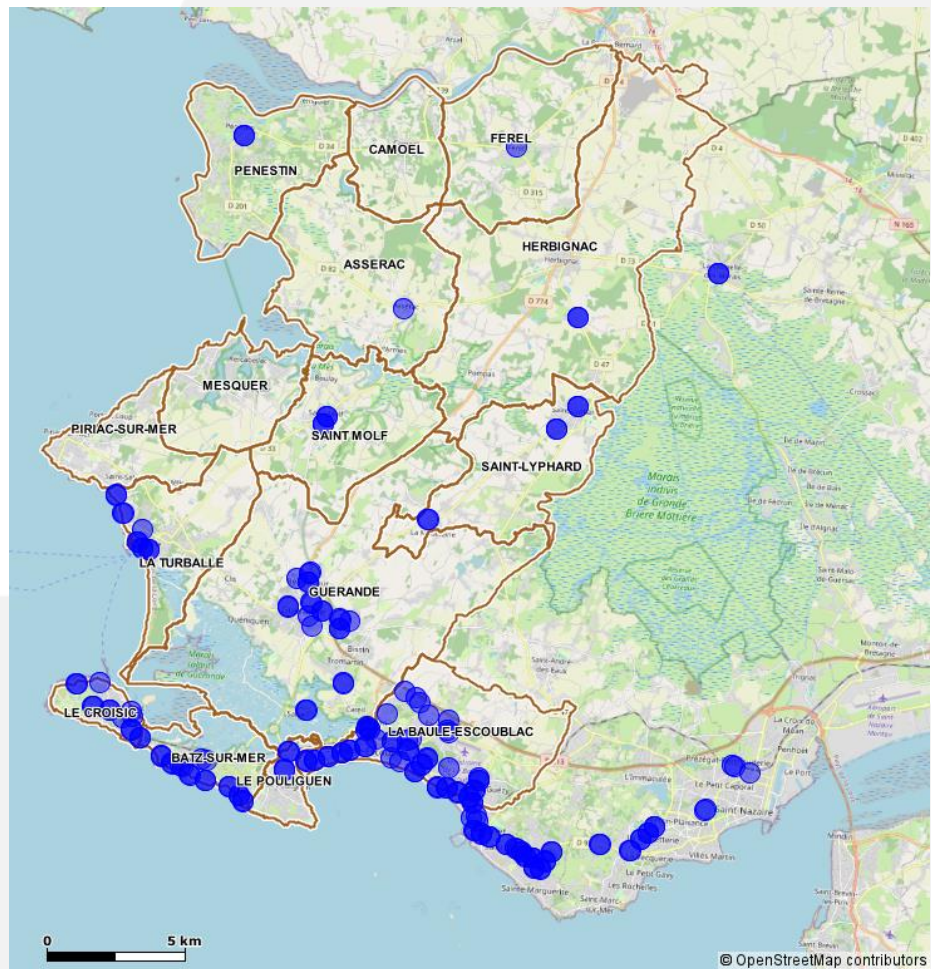
Pour le reste des arrêts à aménager (prévus au SDAP), une nouvelle concertation avec les communes est prévue pour faire le bilan des arrêts non réalisés.

En parallèle, d'autres arrêts (non prévus au SDAP) ont été aménagés. Fin 2019, on comptabilisait au total 54 arrêts accessibles sur le territoire de Cap Atlantique.

En 2025, 81 arrêts sont accessibles sur ce même territoire

Sur l'ensemble du réseau Lila Presqu'île (y compris les arrêts des communes de Saint Nazaire Agglo), l'Agglo comptabilise 105 arrêts accessibles sur 240 arrêts, soit 44% de l'ensemble du réseau.

En 2024, 78% des montées sur le réseau ont été effectuées à partir des arrêts accessibles.



3. L'accessibilité sur le territoire de CAP Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.3 Transport Collectif : Le Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA AD'AP)



Arrêt Clis
(Guérande))



Arrêt Mastrie
(Guérande))



Arrêt Careil
(Guérande)



Arrêt Aquabaule
(La Baule)



3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.3 Transport Collectif : Le Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA AD'AP)

Au 1er septembre 2025, les lignes effectuées avec des véhicules accessibles sont :

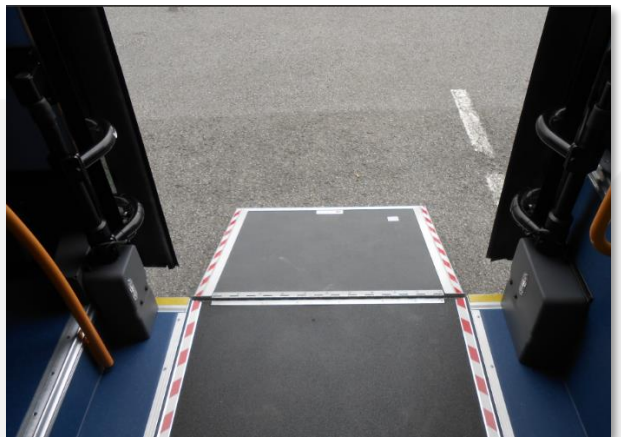
- Ligne 1 : Guérande – La Baule,
- Ligne 2 : Herbignac – Guérande – Saint-Nazaire,
- Ligne 4 : Piriac sur Mer – La Turballe – Guérande – La Baule,
- Ligne L13 : La Baule – Pornichet – Saint-Nazaire,
- Ligne 5 : Le Croisic – Guérande,
- Ligne 6 : Le Croisic – La Baule,
- Ligne 9 : Mesquer-Guérande,
- Ligne 10 : Ligne interne à Guérande,
- Ligne 20 Est et Ouest : Ligne interne à La Baule,
- Ligne 30 : Ligne interne au Croisic

Les véhicules non accessibles sont sur les lignes exploitées par des minicar. (Lignes 7,8 et A1)

Depuis 2015, le type de véhicule a évolué sur les lignes 4, 9, 20 et 30 dans le but de proposer des véhicules entièrement accessibles.



Source : CapAtlantique



Source : CapAtlantique

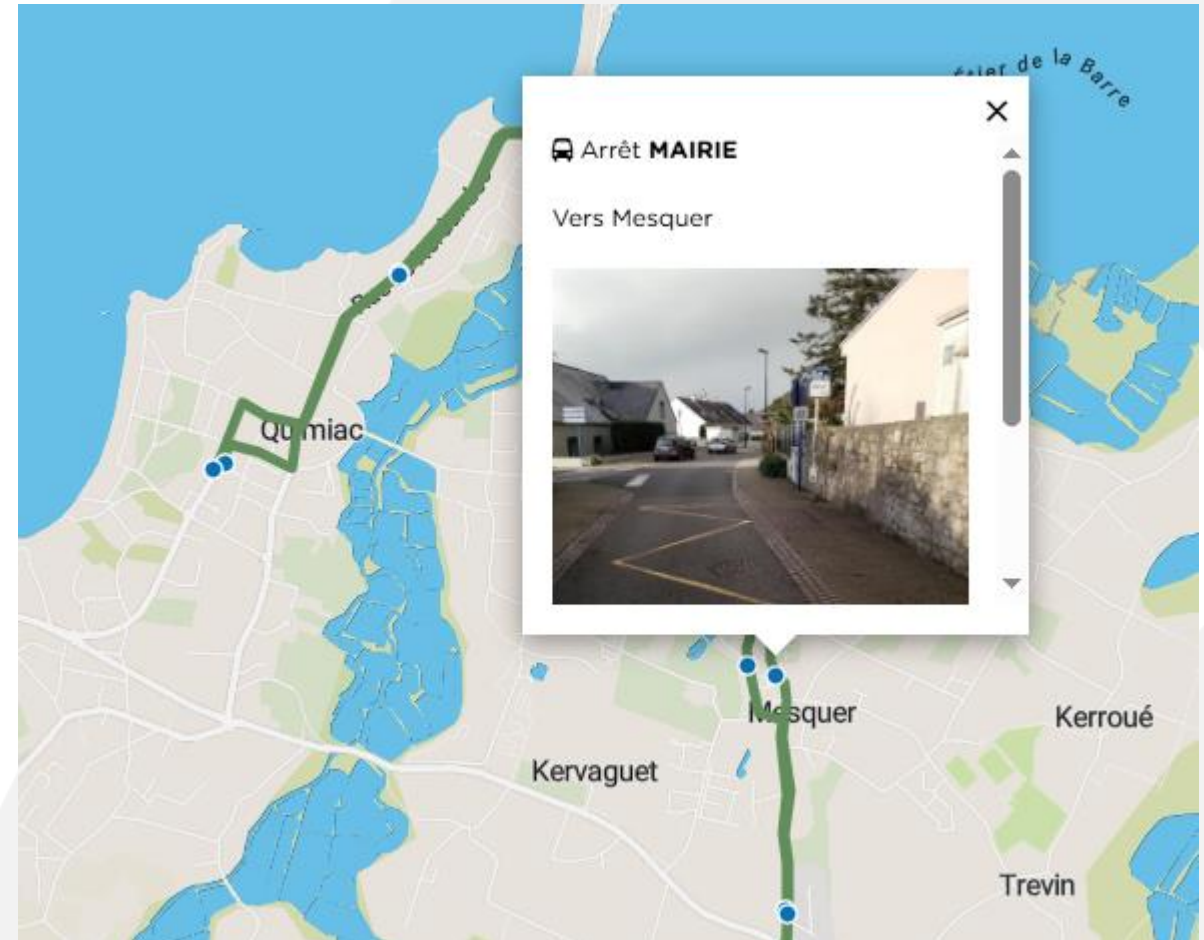


3. L'accessibilité sur le territoire de Cap Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.4 Transport Collectif : Les moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers

1- Pour préparer son déplacement, le voyageur peut utiliser plusieurs moyens d'information :

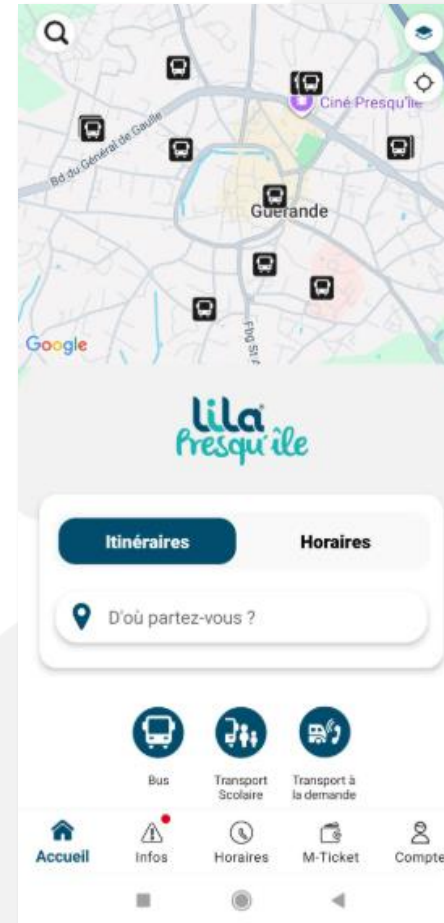
- L'accueil téléphonique,
- Le site Internet du réseau, et ses versions mobiles,
- L'intégration des informations du réseau sur Google (mais non mise en avant des arrêts accessibles).
- Les documents d'information : plan de réseau, fiches horaires...
- L'application mobile dédiée à la Mobilité Lilapresqu'île



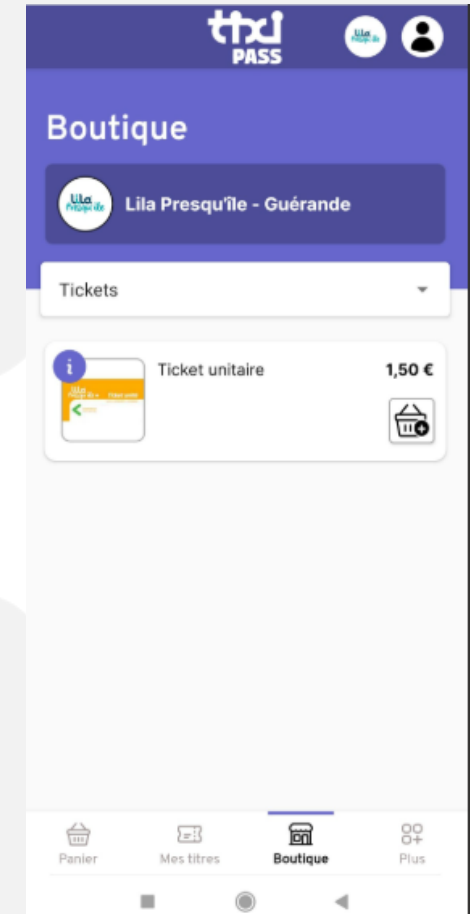
3. L'accessibilité sur le territoire de CAP Atlantique La Baule-Guérande Agglo

3.4 Transport Collectif : Les moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers)

- **L'accueil téléphonique** : L'accueil téléphonique est assuré par le personnel des agences commerciales et fonctionne du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 (sauf le mardi)
- **Le site web** www.lilapresquile.fr et son **application mobile** : Il constitue un vecteur d'information important du réseau. Il permet de connaître l'offre de transport, les services, les tarifs...
- Le site internet respecte en totalité les Critères du RGAA (Référentiel Général d'Accessibilité de l'Administration Électronique) produit par la DGME, et il est prévu de le mettre en prochainement conformité.
- **Information sur l'accessibilité au réseau** : Sur le site dédié à l'accessibilité, une carte dynamique permet de localiser les lignes du réseau ainsi que les arrêts (en cliquant sur celui-ci, on a une photo de l'arrêt. Néanmoins, il est difficile d'identifier sans pictogramme ou information dédiée, le niveau d'accessibilité de ces arrêts sur la carte dynamique.



Source : Transdev CapAtlantique Mobilité 2025



Source : Tixi PASS 2025

4. Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

L'intégration des éléments du réseau sur Google

L'intégration des données du réseau sur Google permet notamment de consulter les lignes desservant un point d'arrêt.



www.google.com/maps



L'application mobile dédiée à la Mobilité

TixiPASS est l'application mobile dédiée au réseau jusqu'à fin 2025 et sert de canal de vente dématérialisé complémentaire aux canaux existants (agences, distributeurs, billettique sans contact, etc.).

A partir de janvier 2026, dans le cadre de la nouvelle DSP mobilités, une nouvelle application MaaS va être mis en service dès janvier 2026 qui s'étoffera tout au long du contrat.



- 2026 : Calculateur d'itinéraire · Réservation TAD · M-Ticket
- 2027 : Achat des titres sur l'application
- 2027 : Intégration des offres YCEO et régionales dans le calculateur d'itinéraire pour une information en temps réel
- 2028 : Réservations des vélos en libre-service
- 2029 : Visualisation des parking publics

4. Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

Les agences commerciales :

Actuellement, il n'y a pas d'agences commerciales, mais dans le cadre de la prochaine DSP mobilité, une Maison de la Mobilité ouvrira début février 2026. Y seront associées deux agences mobiles réparties sur les 15 communes au gré des manifestations et évènements communaux.

La Maison des Mobilités regroupe l'ensemble des services liés aux déplacements sur le territoire :

- Information et conseil sur les itinéraires et horaires,
- Vente et gestion des titres de transports,
- Services de transport à la demande et lignes régulières,
- Solutions pour les scolaires,
- Location de vélos et accompagnement vers des mobilités durables.



Source : Transdev



4. Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

1- Améliorer l'offre de transport collectif :

Le plan d'action du PDM décrit les évolutions du réseau de transport urbain qui devait permettre de proposer un réseau performant en renforçant les lignes structurantes, en améliorant les correspondances et en adaptant les fréquences aux principaux pôles de vie et d'emplois.

La mise à jour de l'accessibilité des arrêts (moins de 20% sont inaccessibles) ainsi que la couverture du réseau par des véhicules accessibles fait partie des actions à intégrer dans la démarche d'amélioration continue de l'accessibilité du réseau. L'optimisation de la billettique et de la tarification sur le réseau contribue aussi à une meilleure lisibilité de l'offre de mobilité pour tous.

2-Redéployer l'usage sur les espaces publics

Les mesures favorisant les modes actifs (actions C) , et notamment le développement d'un schéma cyclable sur le plan des infrastructures et des services dédiés vélo va permettre de réduire les conflits d'usage entre piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) et cyclistes

sur les trottoirs et ainsi sécuriser la pratique de la marche à pied sur le territoire. Il est également prévu la location de vélos adaptés.

Par ailleurs, le développement des infrastructures cyclables permet de faciliter l'accessibilité et la sécurité des déplacements quotidiens sur le territoire, en ouvrant la pratique à des non sportifs plus âgés ou plus précaires.

3-Favoriser l'inclusivité

Afin de faciliter la prise en compte des publics fragiles, le PDM a prévu d'engager une réflexion de manière transversale sur plusieurs axes thématiques, à savoir :

- Une action dédiée à la mobilité inclusive (G.1) avec 2 mesures dont l'objectif est de développer et de promouvoir une offre de transports à destination des publics les plus vulnérables :
 - Adapter l'offre de mobilité sur le territoire aux différents publics empêchés (G.1.1)
 - Porter une réflexion en matière de tarification solidaire (G.1.2)



4. Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR

- Sur le plan de l'information et de la communication avec l'action H.2 (3 mesures) :
 - Structurer une stratégie de communication auprès des usagers pour accompagner un changement des pratiques de mobilité (H.2.1),
 - Développer les formats numériques pour communiquer et proposer des solutions simples pour accéder à l'offre (H.2.2),
 - Faciliter l'accès à l'information sur les différents dispositifs de mobilité, en particulier le transport à la demande (TAD) et l'offre locale solidaire (H.2.3)

4- Intermodalité :

Concernant l'action E1 »Déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques », il s'agit d'être conforme à la loi sur les mobilités qui prévoit que toute voie communale comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique possède au moins une place dimensionnée pour être accessible aux PMR; sans pour autant que les places leur soient réservées (art 19 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019)

5- Conforter le lien urbanisme-mobilité :

L'ensemble des cinq mesures de l'action H5 participe à l'amélioration de l'accessibilité des habitants que ce soit par le travail sur la densification plus importante de l'habitat (H.5.1) pour limiter et rapprocher les besoins de déplacement entre l'habitat, l'emploi et les services, et d'encourager la réalisation d'une OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) visant à intégrer les enjeux de mobilité dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) des PLU(i).