

Plan de mobilité

Phase 3 : Plan d'actions

CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo

Version 01 du 30/01/2026



Janvier 2026



Sommaire

1.	Introduction et rappel des enjeux	2
2.	Temporalité de mise en œuvre du Plan de Mobilité	5
3.	Fiches actions	
	➤ <u>Axe A – Transports collectifs routiers.....</u>	<u>6</u>
	➤ <u>Axe B – Transport ferroviaire.....</u>	<u>21</u>
	➤ <u>Axe C – Modes actifs.....</u>	<u>31</u>
	➤ <u>Axe D – Intermodalité.....</u>	<u>60</u>
	➤ <u>Axe E – La mobilité autrement.....</u>	<u>69</u>
	➤ <u>Axe F – Stationnement et livraisons.....</u>	<u>81</u>
	➤ <u>Axe G – Mobilité inclusive</u>	<u>90</u>
	➤ <u>Axe H – Gouvernance : communication, animation, collaboration</u>	<u>96</u>
4.	Synthèse.....	120



Préambule

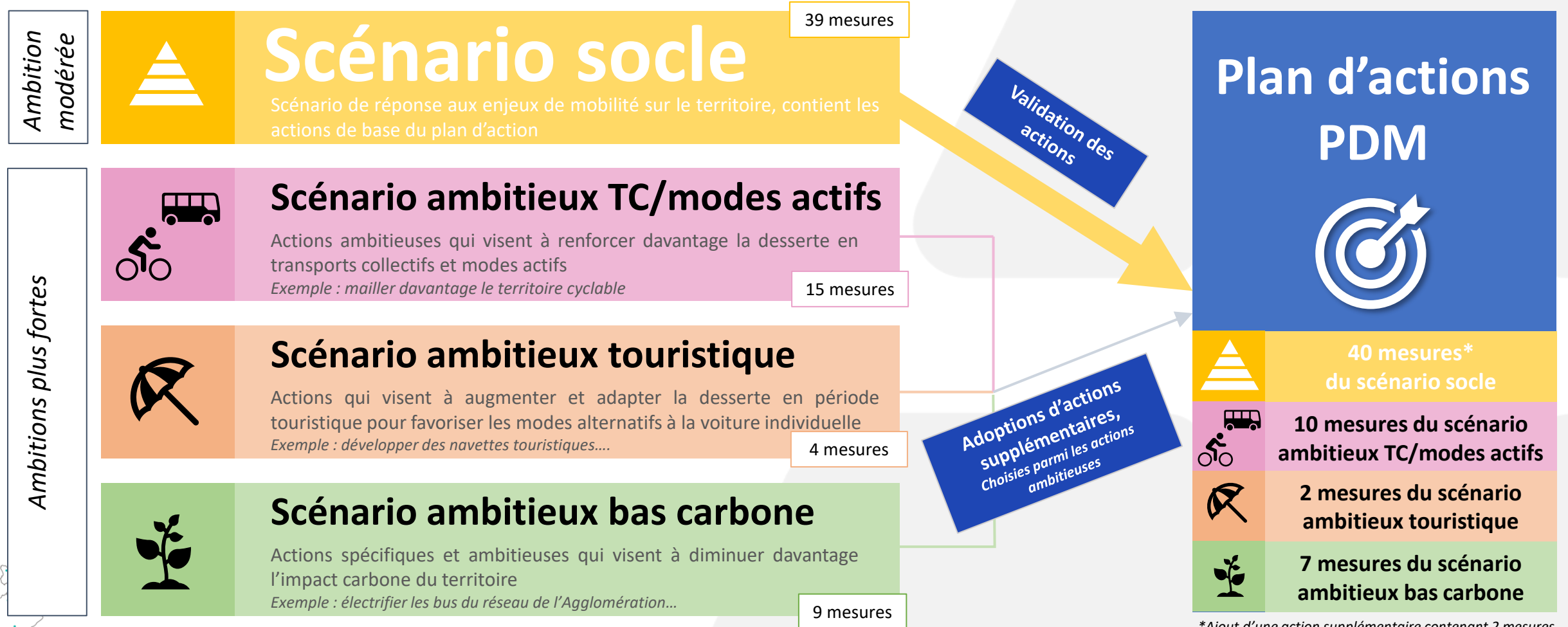
Ce document a pour objectif de définir le Plan d'actions à mettre en place dans le cadre du Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération CapAtlantique la Baule-Guérande Agglo.

Chaque division traite d'une thématique différente caractéristique de la mobilité.

A noter : Afin d'alléger la rédaction des fiches actions, le nom complet de la Communauté d'Agglomération « CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo » est simplifié au sein du document en « CapAtlantique ».



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



*Ajout d'une action supplémentaire contenant 2 mesures
Regroupement de 2 mesures en une seule

Les actions constitutives du Plan de Mobilité

A. Transports collectifs routiers

- A1 : Développer et renforcer le réseau de transports collectifs
- A2 : Renforcer les liaisons vers les gares
- A3 : Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières
- A4 : Collaborer avec les différents acteurs des réseaux

B. Transports collectifs ferroviaires

- B1 : Renforcer la desserte en transport ferroviaire
- B2 : Sécuriser les passages à niveau

C. Modes actifs

- C1 : Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons
- C2 : Améliorer le stationnement vélo
- C3 : Promouvoir l'apprentissage et l'entretien du vélo
- C4 : Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire
- C5 : Développer l'offre de location de vélos et VAE longue durée et libre-service



H. Gouvernance : communication, animation, collaboration

- H1 : Collaborer
- H2 : Informer et communiquer
- H3 : Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone
- H4 : Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité
- H5 : Conforter le lien urbanisme-mobilité



G. Mobilité inclusive

- G1 : Travailler sur une offre de mobilité à destination des publics les plus vulnérables

F. Stationnement et livraisons

- F1 : Engager une réflexion sur la politique de stationnement
- F2 : Améliorer le transport de marchandises en ville

E. La mobilité autrement

- E1 : Accompagner le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques
- E2 : Favoriser le covoiturage
- E3 : Expérimenter l'autopartage sur le territoire
- E4 : Favoriser les commerces et services itinérants

D. Intermodalité

- D1 : Améliorer les interfaces d'échange de mobilité
- D2 : Améliorer l'intermodalité autour des gares
- D3 : Mettre en place une billettique simplifiée

Temporalité de mise en œuvre du Plan de Mobilité

Cette feuille de route fait suite à un processus de concertation qui a permis d'alimenter les propositions d'actions suivantes décomposés selon des thématiques modales.

Le PDM se déploiera, en termes de mise en œuvre, sur un délai de 6 ans et plus à partir de 2026. Trois échéances sont données pour déployer le plan d'actions.

Le court terme : 2 – 3 ans et correspondant à des actions déjà engagées ou à engager rapidement => horizon fin 2028

Le moyen terme : 5 – 6 ans et correspondant à des actions à engager et/ou nécessitant des études préalables => horizon fin 2031

Le long terme : correspondant à des actions à planifier et/ou nécessitant des études préalables / réflexions partenariales importantes => horizon 2032 et +

➔ A noter que la temporalité de mise en œuvre affichée dans le présent document correspond à l'échéance de mise en œuvre opérationnelle des mesures (et non aux études préalables éventuelles).

2026 – 2028

Court terme

2029 – 2031

Moyen terme

2032 et plus

Long terme



FICHES ACTIONS

A - Transports collectifs routiers



Sommaire



ACTION A1 : DÉVELOPPER ET RENFORCER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

- A.1.1. Développer une offre urbaine plus performante pour répondre aux besoins de déplacements à l'échelle de l'Agglomération
- A.1.2. Adapter l'offre pour permettre des possibilités de déplacements en transports collectifs aux horaires pendulaires
- A.1.3. Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire

ACTION A2 : RENFORCER LES LIAISONS VERS LES GARES

- A.2.1. Développer l'offre de transport en correspondance entre les trains et les bus
- A.2.2. Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures
- A.2.3. Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare pour une logique pendulaire et en période touristique

ACTION A3 : ADAPTER LA DESSERTE AUX DYNAMIQUES CALENDAIRES ET SAISONNIÈRES

- A.3.1. Développer l'offre touristique du réseau urbain en saison estivale (élargie) et sur les pôles de destination touristique

ACTION A4 : COLLABORER AVEC LES DIFFÉRENTS ACTEURS DES RÉSEAUX

- A.4.1. Encourager la coopération entre les acteurs pour avoir une communication efficace et coordonnée



Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs



Contexte et objectifs de l'action :

Les **transports en commun routiers** représentent un atout majeur pour les espaces ruraux et urbains, permettant à tous les publics de se rendre où ils le souhaitent en empruntant les axes routiers sillonnant le territoire.

Cette action A1 s'appuie sur la nouvelle délégation de service public Mobilités confiée à Transdev au 1^{er} janvier 2026, qui constitue le cadre contractuel de restructuration du réseau urbain de transports collectifs. Dans ce cadre, l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) et le délégataire **travaillent à développer une offre urbaine plus performante à l'échelle de l'agglomération**, en renforçant les lignes structurantes, en améliorant les correspondances et en adaptant les fréquences aux principaux pôles de vie et d'emplois.

A ce titre, l'offre sera ajustée pour répondre aux besoins pendulaires, avec des amplitudes élargies, des renforts en heures de pointe et une meilleure connexion aux gares et zones d'activités, afin de favoriser l'usage quotidien des transports collectifs, notamment pendulaire (travail et étude). L'ambition du PDM concrétisée par la DSP Mobilités sur les 5 prochaines années prévoit la création de nouvelles lignes ou l'extension de parcours vers l'extérieur du territoire communautaire, en lien avec les territoires voisins et les réseaux régionaux, afin d'améliorer l'accessibilité globale de la presqu'île et d'articuler le réseau urbain avec les autres offres de mobilité.

Apport de la concertation :

Sur l'ensemble des rencontres de la concertation, une forte demande pour des bus plus petits et plus fréquents en dehors des heures de pointe a été largement exprimée, avec idéalement un caractère « transversal » au territoire. Si un consensus a été constaté sur la nécessité de décarboner les modes de transport en passant notamment à des véhicules électriques, un point de divergence a émergé sur l'adaptation des horaires des transports collectifs : quand une partie des contributions suggère qu'il faut adapter les horaires aux travailleurs, une autre partie évoque la piste de l'adaptation par les employeurs des horaires de travail.





Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs

Mesure A.1.1. Développer une offre urbaine plus performante pour répondre aux besoins de déplacement à l'échelle de l'Agglomération

L'ambition communautaire consiste à **proposer une offre de qualité, en termes de fréquence, de cadencement et d'amplitude, mieux adaptée aux besoins des usagers et à la continuité de leurs trajets.**

La nouvelle DSP Mobilités participe à court et moyen terme à cette visée, avec la mise en service le 4 juillet 2026 d'un nouveau réseau structuré autour de 3 lignes fortes, d'une offre TER intégrée, de navettes de centre-ville, d'un Transport à la Demande renforcé et d'un transport scolaire optimisé.

Ce réseau, pensé pour être accessible à tous, vise à développer **une véritable intermodalité** entre bus, TER, vélo, covoiturage et marche, grâce notamment à une offre vélo, au renforcement du covoiturage et à un service unifié en termes de nom, de tarifs et de services pour simplifier les parcours.

Enfin, la nouvelle identité du réseau et la digitalisation progressive de l'information voyageurs (avec une eboutique) doivent encourager l'usage de solutions de mobilité de manière dynamique et plus intuitive.

L'amélioration continue, au-delà des objectifs contractuels de l'exploitant, devra permettre de réaliser cette ambition de performance.

Pilote de l'action



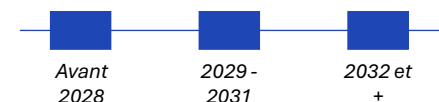
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Déléguataire (partenaire technique)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur le PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Km commerciaux produits par an.
- Nombre de voyages et abonnés (validation billettique / montées estimées).
- Taux de charge moyen (voyageurs / capacité)



Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs

Mesure A.1.2. Adapter l'offre pour permettre des possibilités de déplacements en transports collectifs aux horaires pendulaires

Dans le cadre de cette action, le réseau urbain de CapAtlantique prévoit de **renforcer les liaisons structurantes entre les principaux pôles d'habitat et d'emploi**.

Dans le cadre de nouvelle DSP Mobilités, à partir de juillet 2026, les horaires des principales lignes seront ainsi calibrés sur les heures d'entrée et de sortie de travail, de manière à **offrir des correspondances efficaces avec le réseau urbain et les gares**.

L'organisation du rabattement devra faciliter les déplacements pendulaires vers le littoral et la métropole nantaise, en proposant une alternative lisible et compétitive à la voiture individuelle.

A terme, **d'autres liaisons pourront faire l'objet d'une amélioration de desserte en heure de pointe**, au regard de l'importance des flux pendulaires (>100/jour).

Pilote de l'action



CapAtlantique

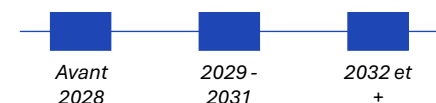
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Délégitaire (partenaire technique)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Km commerciaux produits par an.
- Nombre de voyages (validation billettique / montées estimées).
- Taux de charge moyen (voyageurs / capacité)

Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs

Mesure A.1.3. Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire



Cette mesure vise à **développer des liaisons structurantes permettant de mieux connecter la presqu'île à l'aire nazairienne, entre autres.**

Dans le cadre de la DSP Mobilités, à partir du 4 juillet 2026, il est prévu les nouvelles dessertes suivantes :

- La liaison du Pouliguen vers Saint-Nazaire offre un accès direct à des équipements structurants ;
- La nouvelle liaison depuis les communes du nord du territoire (Herbignac, Saint-Lyphard) vers la zone d'emploi de Brais à Saint-Nazaire, facilitant ainsi les déplacements pendulaires du secteur nord-est du territoire ;
- En complément, une desserte en ligne régionale de Herbignac et de La Chapelle-des-Marais viendra compléter ce maillage et contribuera, avec les autres services mis en place, à relier de façon plus lisible et continue les deux territoires.

L'interconnexion avec d'autres territoires (la communauté de communes Arc Sud Bretagne et Redon Agglomération) est aussi développée récemment par la mise en place depuis septembre 2025 d'une ligne Pénestin - Redon (gare reliant Rennes et Paris), exploitée par Breizh'go.

Les réflexions sur les interconnexions avec d'autres territoires seront aussi favorisées, notamment vers le bassin de Pontchâteau.

Pilote de l'action



CapAtlantique, Régions

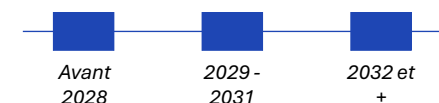
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Saint Nazaire Agglomération
- Délégué (partenaire technique)
 - Régions
 - EPCI limitrophes

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Km commerciaux produits par an.
- Nombre de voyages (validation billettique / montées estimées).
- Taux de charge moyen (voyageurs / capacité)

Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs

Mesure A.1.4. Décarboner le parc de véhicules de transport en commun



Les obligations de verdissement prévues au code de l'environnement concernent les autorités organisatrices lorsqu'elles gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 autobus et autocars pour assurer des services de transport public réguliers ou à la demande. Depuis le 1^{er} janvier 2025, les entités concernées doivent ainsi investir, dans le cadre du renouvellement de leur parc, exclusivement dans les véhicules à faibles émissions (VFE). Selon le type de service de transport public et la zone de circulation des véhicules (notamment au sein du périmètre du PPA Nantes – Saint-Nazaire), les obligations sont variables.

Dans le cadre de la nouvelle DSP Mobilités, CapAtlantique suivra la trajectoire de PPI suivante : 148 véhicules dont 27 électriques (6 minibus et 21 véhicules TAD). La collectivité supporte l'achat de tous les véhicules apportés en début de contrat et les acquisitions en renouvellement (bus des lignes régulières, cars scolaires, véhicules légers...). Le délégataire accompagnera la collectivité dans ses choix d'achat, en apportant son expertise pour garantir une transition énergétique efficace et adaptée aux besoins du territoire.

Cette transition de la flotte de véhicules de transport collectif s'inscrit dans une vision à long terme : au-delà de la DSP, CapAtlantique poursuivra ses efforts pour verdir et moderniser sa flotte, en intégrant les innovations technologiques et en anticipant les évolutions réglementaires, afin d'offrir un service de transport toujours plus respectueux de l'environnement.

Pilote de l'action



CapAtlantique

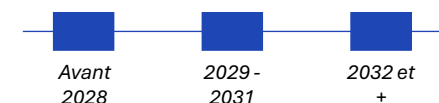
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Délégataire (partenaire technique)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre et part des véhicules à faibles émissions dans la flotte
- Km commerciaux produits par an par les véhicules à faibles émissions

Action A.2. Renforcer les liaisons vers les gares

Contexte et objectifs de l'action :

Sur la presqu'île guérandaise, les gares (Le Pouliguen, La Baule-Escoublac, La Baule-les-Pins, Batz-sur-Mer, Le Croisic) **sont bien connectées via l'axe ferroviaire** à Saint-Nazaire, Nantes et Paris, mais leur fréquentation locale dépend d'abord de la qualité des accès à pied, à vélo, en bus ou en Transport A la Demande depuis les quartiers et communes environnantes.

Au sein de CapAtlantique, l'intégralité des lignes régulières desserviront au moins une gare du territoire. Ces gares constituent ainsi des pôles de transit importants entre bus et train, mais aussi entre les différentes lignes de bus. **L'objectif est donc de renforcer les liaisons des lignes de transports vers les gares**, afin de permettre un accès utilisant le moins de transports successifs possible, et s'approchant au plus près du domicile des usagers.

Apport de la concertation :

L'importance cruciale de la correspondance train-bus a été soulignée tout au long de la concertation. Une proposition spécifique de création d'une (ou plusieurs) ligne directe vers des services spécifiques (type hôpital ou services de santé) a été récurrente. D'un point de vue territorial, l'amélioration de l'accessibilité aux gares extérieures pour les communes du nord a été soulignée en fil rouge (Redon, Pontchâteau).



Un arrêt relié à la gare SNCF Sud La Baule-Escoublac

Source : Iter, 2024



Action A.2. Renforcer les liaisons vers les gares

Mesure A.2.1. Développer l'offre de transport en correspondance entre les trains et les bus



Sur la presqu'île de Guérande, le développement de l'offre de transport collectif **met en exergue la question des correspondances des services de trains avec les services de bus du réseau**, compte tenu du rôle structurant de l'axe ferroviaire qui dessert le territoire (Le Pouliguen, La Baule-Escoublac, La Baule-les-Pins, Batz-sur-Mer et Le Croisic) ainsi qu'en gare de Saint-Nazaire. Pour rappel depuis 2025, l'usage de la ligne TER entre les 5 gares de l'agglomération est utilisable au prix d'un titre unitaire du réseau urbain de CapAtlantique, ce qui facilite l'intermodalité tarifaire entre le bus et le train. L'objectif est de proposer à terme une intégration tarifaire élargie au périmètre de Saint-Nazaire agglomération.

L'action visant à adapter l'offre aux horaires pendulaires implique d'organiser les lignes urbaines et interurbaines de manière à fiabiliser les temps de correspondance dans ces gares, aussi bien le matin que le soir, afin de sécuriser les trajets pendulaires vers Saint-Nazaire, Nantes ou les autres pôles d'emplois ou scolaires/universitaires.

L'enjeu de cette mesure est que ces **gares soient de véritables pôles d'échanges multimodaux**, où les bus, les trains, mais aussi le vélo et la marche sont coordonnés dans une logique de réseau unique, lisible et attractif, qui rende le recours à la voiture individuelle moins systématique sur l'ensemble du territoire de CapAtlantique.

Pilote de l'action



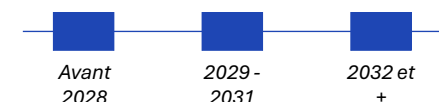
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Saint-Nazaire Agglomération
 - Délégitaire (partenaire technique)
 - SNCF

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Taux de correspondance train-bus
 - Nombre de voyages (validation billettique / montées estimées) entre les gares

Action A.2. Renforcer les liaisons vers les gares

Mesure A.2.2. Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures



Afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle et de mieux intégrer le territoire de CapAtlantique aux réseaux ferroviaires régionaux, **l'action vise à améliorer les possibilités de déplacements quotidiens non pendulaires** (loisirs, achats, démarches administratives, santé, visites, etc.) **vers les gares extérieures du nord du territoire**, notamment Redon, Pontchâteau et Questembert.

Les habitants disposent de dessertes TER structurantes, ainsi que d'une nouvelle ligne BreizhGo mise en service le 1^{er} septembre 2025, reliant plusieurs fois par jour Pénestin à la gare de Redon (avec correspondances vers Rennes et Paris). Ces solutions seront renforcées en juillet 2026. En effet, le nouveau réseau intégrera un service de TAD facilitant l'accès direct aux gares ou le rabattement vers les lignes structurantes. Ce dispositif vise particulièrement à améliorer la mobilité des habitants des communes rurales ou littorales, pour qui l'accès aux pôles reste aujourd'hui limité.

A noter qu'il n'existe pas de desserte en transport collectif pour relier Pontchâteau, ce qui offrirait des possibilités depuis le nord de la presqu'île guérandaise de rejoindre Paris (18 à 19 trains par jour) sans obligation de passer par Nantes.

Pilote de l'action



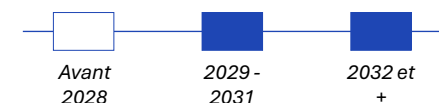
■ Régions et EPCI

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Régions
- SNCF
- EPCI

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de services et de voyages reliant ces gares extérieures

Action A.2. Renforcer les liaisons vers les gares

Mesure A.2.3. Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare pour une logique pendulaire et en période touristique



Cap Atlantique souhaite renforcer l'accessibilité de son territoire en visant à ce que **chaque commune dispose d'une liaison efficace vers une gare**, qu'elle soit située à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre intercommunal. Cette mesure s'inscrit dans une volonté d'améliorer la mobilité quotidienne des habitants, notamment pour les trajets domicile-travail, tout en répondant aux besoins spécifiques liés à l'afflux touristique saisonnier.

Dans le cadre de la nouvelle DSP Mobilités, cet objectif ambitieux trouvera une mise en œuvre concrète.

L'amélioration continue, au-delà des objectifs contractuels de l'exploitant, devra également permettre de conforter cette ambition de performance.

Pilote de l'action



CapAtlantique et EPCI

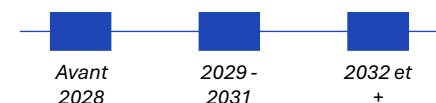
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- EPCI
- Déléataire
- SNCF

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Niveau de service des liaisons commune/gare



Action A.3. Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières

Contexte et objectifs de l'action :

Sur la presqu'île guérandaise, l'enjeu central consiste à adapter la desserte en transport collectif à des besoins de mobilité qui varient fortement entre la basse saison et la période estivale. La croissance de la fréquentation touristique, la concentration des flux vers les plages et sites majeurs (La Baule, Le Croisic, marais salants, ports et centres historiques) et la congestion routière récurrente en été mettent en tension réseau actuel, lequel reste largement calé sur des logiques de desserte « à l'année ».

La configuration du réseau devra aussi tenir compte de l'accessibilité des emplois saisonniers et des services pour les jeunes, les ménages modestes et les personnes non motorisées, qui restent captifs d'horaires peu lisibles et de fréquences insuffisantes en soirée, le week-end ou en fin de saison.

Dans ce contexte, l'action du futur Plan de Mobilité de CapAtlantique vise à repenser la desserte en fonction des dynamiques calendaires (semaine/week-end, période estivale, événements) et saisonnières, afin de proposer une offre renforcée, lisible et attractive vers les plages et pôles touristiques tout en préservant la desserte de proximité pour les résidents. L'enjeu est d'une part de maîtriser les flux et les impacts environnementaux liés au contexte de mobilité estival (origine-destination, amplitudes spécifiques des différents types d'usagers – saisonniers, touristes/visiteurs...), et d'autre part de faire du réseau de transport collectif un véritable outil de régulation des mobilités sur la presqu'île, capable d'accompagner les pics estivaux sans dégrader le service rendu le reste de l'année.

Apport de la concertation :

Si l'ensemble des parties prenantes concertées s'accorde sur le besoin de plus de fréquences, certains participants rappellent la réalité budgétaire et préfèrent que l'effort soit concentré sur les lignes structurantes, plutôt que sur un saupoudrage de petites lignes partout sur le territoire. Cette vision de la modularité semblerait trouver son équilibre à condition qu'en « période creuse » des solutions alternatives puissent être proposées pour éviter l'isolement du rétro-littoral.

Action A.3. Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières

Mesure A.3.1. Adapter l'offre à destination des touristes en saison estivale (élargie) et sur les pôles de destination touristique



L'enjeu de **répondre aux besoins des usagers occasionnels du territoire** invite à l'adaptation du réseau au-delà des résidents à l'année. Cela sous-entend plusieurs types d'usagers potentiels, qu'il s'agisse d'une personne excursionniste, en déplacement professionnel, des touristes, des salariés saisonniers ou personnes possédant une résidence secondaire.

Le territoire de CapAtlantique est en effet caractérisé par des dynamiques importantes de changement saisonniers et calendaires. Si l'attrait touristique est dimensionnant, il convient de souligner que les usages des résidents eux-mêmes évoluent en fonction de la saisonnalité et d'événements ponctuels. Ces variations appellent donc à la définition d'un réseau de mobilité (transport collectif, offre vélo...) agile, adapté aux publics locaux et extérieurs à différents moments de l'année.

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

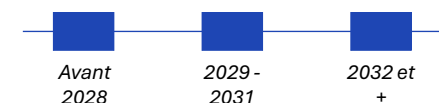
Indicateurs de suivi



- CapAtlantique agglomération

- EPCI
- Délégataire

- Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur le PPI



- Production de km en période estivale

Action A.4. Collaborer avec les différents acteurs des réseaux



Contexte et objectifs de l'action :

La collaboration avec les différents acteurs des réseaux locaux est à ce jour particulièrement avancée entre CapAtlantique et Saint-Nazaire Agglomération. En effet, bien que les deux territoires disposent de réseaux distincts, leur complémentarité est telle qu'ils forment, dans l'ambition politique comme dans la pratique, un seul et même réseau au service des usagers. Cette synergie exige une coopération renforcée à tous les niveaux, afin que la frontière entre les deux entités devienne invisible pour le voyageur. Ainsi, malgré le choix d'une gouvernance distincte, l'objectif demeure clair : offrir une expérience de mobilité fluide, cohérente et unifiée.

En partant des fondements de cette collaboration avancée, et sur la base des enjeux de desserte identifiés, le dialogue devra être poursuivi avec les autres collectivités voisines, les gestionnaires et opérateurs de réseau (au premier rang desquels la SNCF sur les liaisons ferroviaires) et les deux Régions. Au sein du territoire de CapAtlantique, la recherche d'une articulation pertinente entre les différents acteurs constitue également un objectif.

Apport de la concertation :

Créer un guichet unique aura été un consensus régulièrement constaté dans les rencontres de la concertation, au bénéfice de l'information voyageur, en favorisant notamment la coopération entre l'agglomération, les communes et l'Office de tourisme intercommunal.





Action A.4. Collaborer avec les différents acteurs des réseaux

Mesure A.4.1. Encourager la coopération entre les acteurs pour avoir une communication efficace et coordonnée

Cette mesure consiste à **améliorer la collaboration entre les acteurs des réseaux sur le territoire, à différentes échelles**, afin d'offrir une communication claire, cohérente et efficace aux usagers et acteurs relais des mobilités.

La coopération **à l'échelle du COM** engage CapAtlantique, les EPCI voisins, les communes et les partenaires institutionnels. Une attention particulière sera accordée au partenariat engagé avec Saint-Nazaire Agglo pour mutualiser les ressources et harmoniser les pratiques, notamment en matière de billettique interopérable (voir action D.3. et mesure H.1.2.).

A **l'échelle interne** à CapAtlantique, la coopération entre les acteurs vise à unifier les pratiques, optimiser les ressources, suivre et analyser les données pour apporter des améliorations continues au service proposé. Il s'agira notamment de :

- standardiser la conception, l'aménagement et l'entretien des infrastructures (pistes cyclables, points d'arrêt, jalonnement, signalétique...) (voir notamment l'action D.2.) ;
- harmoniser les outils et méthodes de communication, ainsi que les services et équipements proposés aux usagers et relayés par les partenaires (notamment les structures de l'accompagnement social et l'OTI) ;
- mutualiser les moyens, via la création d'un pool d'ingénierie à destination des communes, la mise en place de maîtrises d'ouvrage déléguées ou partagées, et le partage des données mobilité et des systèmes d'information géographique (SIG).

Pilote de l'action



- Régions
- EPCI

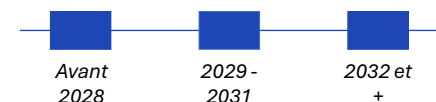
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Régions
- EPCI limitrophes

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines

Calendrier

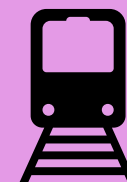


Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions et de projets multi-partenariaux

FICHES ACTIONS

B - Transport ferroviaire



Sommaire



ACTION B1 : RENFORCER LA DESSERTE EN TRANSPORT FERROVIAIRE

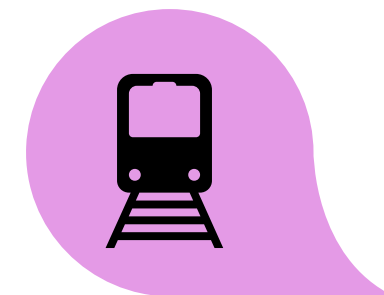
- B.1.1. Augmenter le niveau d'offre ferroviaire, en particulier en heures creuses et dans les contre-pointes
- B.1.2. Elargir l'amplitude horaire des trains
- B.1.3. Augmenter l'offre de places de vélos dans les TER
- B.1.4. Adapter la capacité des rames à la saisonnalité et aux besoins conjoncturels

ACTION B2 : SÉCURISER LES PASSAGES À NIVEAU

- B.2.1. Réaliser la mise aux normes des passages à niveau



Action B.1. Renforcer la desserte en transport ferroviaire



Contexte et objectifs de l'action :

En journée ouvrée de base en 2026, les missions ferroviaires cadencées Nantes – Le Croisic atteignent 11,5 allers-retours (sans compter les 10 allers-retours des missions Nantes – Saint-Nazaire). Considérant l'infrastructure actuelle, la capacité maximale en journée ouvrée de base sur la section est évaluée à 14,5 allers-retours. Dès lors, si le développement de services nouveaux entre Saint-Nazaire et Le Croisic est théoriquement envisageable, le choix de desserte est toutefois borné par des contraintes d'exploitation notables, en particulier la section de 29 km de voie unique électrifiée de Saint-Nazaire au Croisic, un tronçon Nantes – Savenay très chargé et la nécessité des manœuvres à Saint-Nazaire ou Nantes pour proposer plus de capacité sur le tronçon dimensionnant.

En 2025, c'est 250 000 places supplémentaires qui ont été proposées sur les Pays de la Loire, avec ainsi davantage de places disponibles pour les destinations au-delà de Nantes. Malgré des volumes relativement faibles, une hausse de +9% de trafic annuel sur la branche Saint-Nazaire – Le Croisic a été réalisée en 2025.

Apport de la concertation :

Une demande particulière a pu être exprimée pour mettre en place un dernier retour plus tardif entre Le Croisic et Saint-Nazaire. D'un point de vue plus macroscopique, augmenter la capacité des rames en heure de pointe face à la saturation constatée a été régulièrement évoquée et partagée.

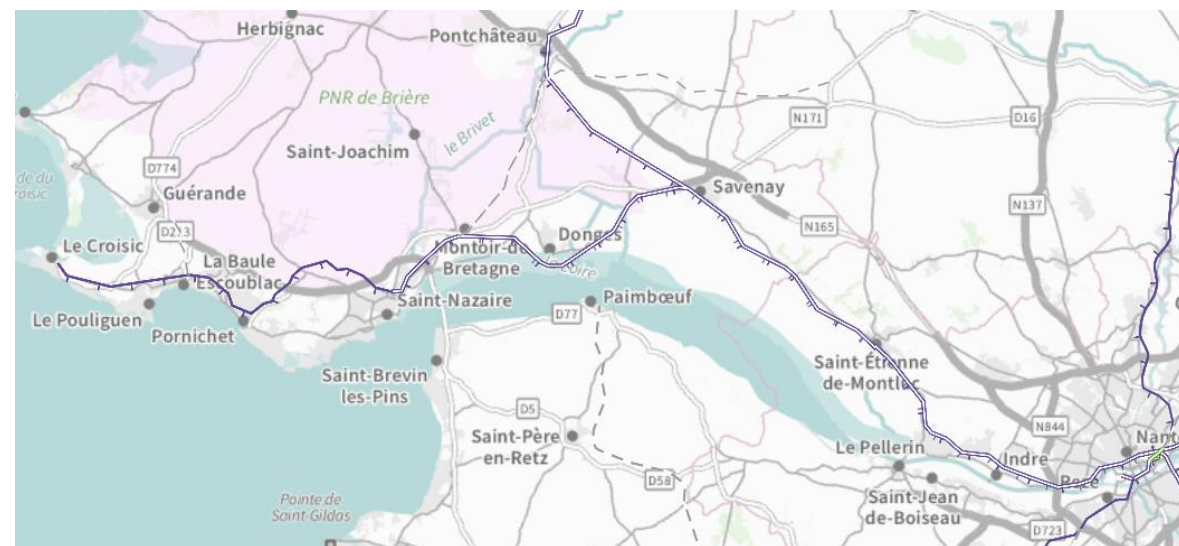


Action B.1. Renforcer la desserte en transport ferroviaire

Mesure B.1.1. Augmenter le niveau d'offre ferroviaire, en particulier en heures creuses et dans les contre-points

L'objectif est de renforcer l'offre ferroviaire sur l'axe Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic, notamment en heures creuses et en contre-pointe, afin de mieux répondre aux besoins des usagers voyageant hors motifs contraints. L'offre actuelle (22,5 allers-retours quotidiens) pourrait être optimisée pour atteindre, à terme, une fréquence accrue (jusqu'à 14 allers-retours entre Nantes et Saint-Nazaire, et 14,5 vers Le Croisic).

Cependant, comme évoqué précédemment, ces évolutions dépendent des contraintes techniques et financières, ainsi que des opportunités de la mise en concurrence du lot d'exploitation Angers – Nantes – Le Croisic dont les évolutions éventuelles ne pourront avoir lieu qu'à partir de 2032.



Situation ferroviaire de la branche Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic

Source : SNCF Réseau, 2026

Pilote de l'action



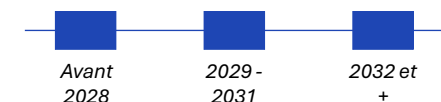
■ Région PDL

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Opérateurs (dont SNCF)
 - CapAtlantique
 - EPCI

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de missions Nantes – Le Croisic et Nantes – St-Nazaire
- Positionnement horaire des missions

Action B.1. Renforcer la desserte en transport ferroviaire

Mesure B.1.2. Elargir l'amplitude horaire des trains

L'enjeu est d'offrir aux usagers une amplitude horaire plus adaptée à leurs besoins, en particulier pour les trajets de fin de journée. Actuellement, les derniers retours entre Le Croisic et Saint-Nazaire, par exemple, ne permettent pas toujours aux travailleurs, étudiants ou touristes de profiter pleinement des activités en soirée (cellules en rouge tableaux ci-contre). L'objectif est donc d'étudier la faisabilité d'un prolongement des horaires, en veillant à ce que les contraintes techniques (fenêtres de surveillance, capacité des voies, etc.) et économiques soient prises en compte.

Cette mesure nécessite une coordination étroite avec la SNCF et les autorités organisatrices, afin d'évaluer les possibilités de création de nouveaux créneaux, sans dégrader la qualité de service sur les plages horaires existantes.

Horaires des services ferroviaires Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic (deux sens de circulation)

Nantes	Saint-Nazaire	Le Croisic
7 h 09	7 h 47	8 h 21
8 h 09	8 h 47	9 h 21
10 h 15	10 h 52	11 h 25
11 h 09	11 h 46	12 h 21
12 h	12 h 36	13 h 03
13 h 09	13 h 46	14 h 21
15 h	15 h 36	16 h 03
16 h 09	16 h 46	17 h 21
17 h 09	17 h 46	18 h 21
18 h 06	18 h 46	19 h 21
19 h 09	19 h 46	20 h 21
21 h	21 h 37	22 h 03
22 h 13	22 h 55	23 h 25

Les services TGV direct Paris-Le Croisic sont en gris, le reste étant des services TER.

Le Croisic	Saint-Nazaire	Nantes
5 h 36	6 h 06	6 h 46
6 h 32	7 h 02	7 h 44
7 h 38	8 h 08	8 h 48
7 h 55	8 h 20	8 h 58
8 h 38	9 h 08	9 h 48
10 h 43	11 h 13	11 h 52
11 h 38	12 h 08	12 h 48
12 h 38	13 h 08	13 h 48
13 h 55	14 h 20	14 h 58
14 h 38	15 h 08	15 h 48
15 h 38	16 h 08	16 h 48
16 h 38	17 h 08	17 h 48
16 h 55	17 h 20	17 h 58
17 h 38	18 h 08	18 h 48
18 h 38	19 h 08	19 h 50
19 h 38	20 h 08	20 h 48

Source : SNCF, horaires mi-janvier 2026

Pilote de l'action



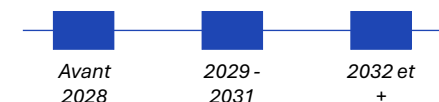
- Région PDL

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Opérateurs (dont SNCF)
 - CapAtlantique
 - EPCI

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Amplitude horaire maximale entre Le Croisic – St-Nazaire – Nantes
 - Horaire premier/dernier départ/arrivée 2 sens

Action B.1. Renforcer la desserte en transport ferroviaire

Mesure B.1.3. Augmenter l'offre de places de vélos dans les TER

Toute l'année, les trains Loire à vélo permettent d'accueillir de 9 à 50 places dans les 3 espaces libre-service répartis tout au long du train. Pour autant, avec l'essor des mobilités douces et la forte affluence touristique, notamment en période estivale, la demande en places dédiées aux vélos dans les TER est en constante augmentation.

Le manque de places peut ainsi décourager les usagers souhaitant combiner train et vélo pour leurs trajets, notamment pendulaires. L'intention est donc d'**augmenter significativement le nombre de places disponibles**, en adaptant les rames existantes ou en intégrant cette dimension dans les futurs appels d'offres pour le renouvellement du matériel roulant ou des lots d'exploitation des sillons.

Cette mesure vise à favoriser l'intermodalité et à répondre aux attentes des cyclistes, qu'ils soient résidents ou touristes. Elle s'accompagnera d'une réflexion sur l'aménagement des gares (parkings sécurisés, services de location, etc.) et sur la communication autour des capacités disponibles, afin d'éviter les situations de saturation et d'améliorer l'expérience utilisateur.



Quels sont les vélos acceptés à bord ?



Les vélos classiques et électriques sont autorisés à bord

Source : www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire

Pilote de l'action



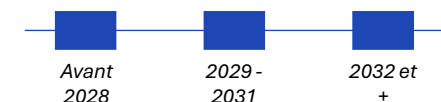
■ Région PDL

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Opérateurs (dont SNCF)
 - CapAtlantique
 - EPCI

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de places pour les vélos par jour/mois/an sur la liaison Le Croisic – St-Nazaire – Nantes

Action B.1. Renforcer la desserte en transport ferroviaire

Mesure B.1.4. Adapter la capacité des rames à la saisonnalité et aux besoins conjoncturels



La fréquentation et l'offre ferroviaire entre Nantes et la presqu'île de Guérande présentent des variations très marquées selon les périodes : la demande est ainsi deux fois plus importante en été qu'en hors saison, tandis que l'offre connaît un renforcement en été (+30 % des capacités sur une semaine type d'été par rapport au reste de l'année) et les week-ends (+40 % des capacités sur les 3 jours de week-ends par rapport aux 3 jours de milieu de semaine).

Pour y répondre, les solutions techniques et économiquement viables permettant de mieux **ajuster la capacité des rames en fonction de ces fluctuations, en renforçant l'offre pendant les périodes de forte affluence (saison estivale, fin de semaine, événements...)** sont à envisager.

À plus long terme, un cadencement à la demi-heure entre Saint-Nazaire et Le Croisic pourrait constituer un objectif, mais sa mise en œuvre nécessiterait des investissements lourds pour moderniser l'infrastructure. La faisabilité technique et financière de tels aménagements devra être évaluée en concertation avec SNCF Réseau, la Région et les collectivités locales. Parallèlement, des solutions alternatives (renforts ponctuels, modulation des dessertes...) pourront être explorées pour améliorer la qualité de service sans attendre ces grands travaux.

Pilote de l'action



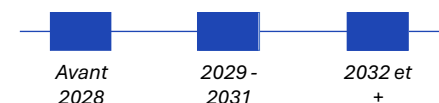
■ Région PDL

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Opérateurs (dont SNCF)
 - CapAtlantique
 - EPCI

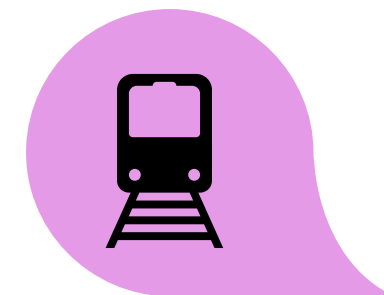
Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de services ferroviaires en période estivale



Action B.2. Sécuriser les passages à niveau

Contexte et objectifs de l'action :

L'objectif de cette action est de mettre en place un dispositif de sécurisation des passages à niveau. Selon l'article 125 de la LOM, il incombe au gestionnaire de la voirie de réaliser le diagnostic du réseau en concertation avec l'autorité responsable du réseau ferroviaire, et de l'actualiser tous les 5 ans (conformément à l'article R1614-6 du code des transports).

Sur le territoire de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo :

- **36 % des 42 passages à niveau répertoriés sont aux normes** (pour les passages routiers et piétons exclusifs, on retrouve pour chacun 35 % des installations qui sont aux normes de la LOM).
- **64 % des passages à niveau** nécessitent de traverser les voies, avec une sécurisation faible, voire nulle (présence d'un passage à niveau sans barrière, et de passages planchéiés)

Le rôle du gestionnaire de voirie est d'organiser l'aménagement d'infrastructures de sécurité, voire la mise en place de nouveaux passages à niveau sans franchissement de voies. L'action a ainsi pour but de **sécuriser** au maximum les croisements entre les transports ferroviaires et les autres usagers de la route, en rendant impossible les risques de collusion.

Apport de la concertation :

Cette action spécifique n'a pas été identifiée ou enrichie via un temps de concertation proposé. Cependant, il est à noter que lors de l'atelier de concertation de la phase 1 (diagnostic), l'enjeu global « assurer la sécurité des aménagements » avait été identifié comme un défi majeur par les participants.



Action B.2. Sécuriser les passages à niveau

Mesure B.2.1. Réaliser la mise aux normes des passages à niveau



Engager en concertation avec la SNCF des travaux d'aménagement ou de réaménagement des passages à niveau

Etablir un diagnostic de sécurité routière sur les passages à niveau

Conformément à la LOM, les précédents diagnostics doivent être actualisés tous les 5 ans afin d'identifier de nouveaux conflits d'usage et des potentiels de dangers. Le **gestionnaire de la voirie** (département ou commune, selon le type de voie et la réglementation en vigueur) doit lancer cette démarche en concertation avec le **gestionnaire ferroviaire**. Le CEREMA peut constituer une aide dans cette étape de diagnostic.

Elaborer un plan d'action pour l'amélioration des dispositifs de sécurité

Dans le cas où le diagnostic établit effectivement un potentiel de danger, il est nécessaire d'établir **un plan d'action** contenant des mesures détaillées. A la suite de cette étape, des **mesures** d'où seront issus les aménagements sur le passage à niveau sont retenues. Il est possible de se baser sur le plan de sécurisation présenté par le ministère des transports en 2019. Des passages à niveau sur cette portion de ligne sont concernés par le plan de relance notamment avec l'ajout de pictogramme piéton sur certains passages à niveau piétons.

Engager des travaux de mise aux normes et/ou de création d'une nouvelle infrastructure

Les pilotes ont la responsabilité d'engager une procédure avec un acteur de la maîtrise d'œuvre pour obtenir une proposition d'aménagement satisfaisante vis-à-vis des mesures retenues et en lancer l'exécution en suivant.

Pilote de l'action



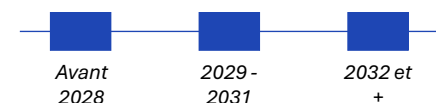
■ Gestionnaires de voirie

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- SNCF Réseau
- CEREMA et EPSF
- DREAL Pays de la Loire

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de passages réaménagés/de projets de réaménagement entamés
- Nombre d'accidents

FICHES ACTIONS

C – Modes actifs



Sommaire



ACTION C1 : MAILLER LE TERRITOIRE POUR LES CYCLISTES ET PIÉTONS

- C.1.1. Engager ou poursuivre les réflexions sur l'apaisement des centres bourgs et favoriser la marchabilité.
Réaffirmer la nécessité de rendre accessibles la voirie et les espaces publics
- C.1.2. Travailler sur l'amélioration des conditions de rabattement aux gares et aux arrêts structurants du réseau de transport en commun 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, intercommunalités et départements voisins dans un objectif de cohérence de programmation et de mise en œuvre des aménagements
- C.1.5. Travailler spécifiquement sur la sécurité et la continuité des aménagements aux abords des établissements scolaires

ACTION C2 : AMÉLIORER LE STATIONNEMENT VÉLO

- C.2.1. Développer une offre de stationnement vélo sécurisée et harmonisée au niveau des principaux pôles générateurs.
Favoriser les arceaux de manière générale, et développer les box sécurisés sur les arrêts stratégiques
- C.2.2. Communiquer sur ces équipements et sur la sécurisation des vélos

ACTION C3 : PROMOUVOIR L'APPRENTISSAGE ET L'ENTRETIEN DU VÉLO

- C.3.1. Etudier le développement d'équipements, infrastructures et services vélos et communiquer sur la localisation
- C.3.2. Poursuivre et étendre le savoir rouler à vélo (SRAV)

ACTION C4 : FAVORISER LE VÉLO DANS LE MILIEU PROFESSIONNEL ET SCOLAIRE

- C.4.1. Encourager la dynamique des entreprises vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs
- C.4.2. Accompagner l'écomobilité et les plans de mobilité scolaire ainsi que les initiatives innovantes en matière de mobilité

ACTION C5 : DÉVELOPPER L'OFFRE DE LOCATION DE VÉLOS ET VAE LONGUE DURÉE ET LIBRE-SERVICE

- C.5.1. Développer les vélos en location longue durée
- C.5.2. Développer le vélo en libre-service





Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Contexte et objectifs de l'action :

Dans un cadre de transition vers la mobilité durable, et pour favoriser l'effort physique et ainsi la santé, l'utilisation **des mobilités actives** est un enjeu fondamental. Pour étendre ces pratiques à tous les publics, il est nécessaire de pouvoir proposer **des itinéraires nombreux, continus et sécurisés**. L'objectif de cette action est donc de **poursuivre le maillage du territoire**, permettant à tous les cyclistes et piétons de réaliser leurs trajets habituels ou ponctuels (domicile-travail, scolaire, santé, course, administratifs, loisirs) rapidement et en toute sécurité.

Cela passe par **une réflexion et une concertation** des nombreux acteurs et collectivités gestionnaires de voirie, afin de pouvoir agir sur plusieurs échelles et cibler au mieux les emplacements stratégiques et les besoins concrets des habitants.

Le **schéma directeur cyclable** dont la révision est prévue à partir de 2026 concourra à la mise en œuvre du volet cyclable.

Apport de la concertation :

Deux points saillants issus de la concertation : une priorité absolue à donner au maillage intercommunal pour favoriser les déplacements du quotidien et une demande « globale » d'aménager.

des pistes cyclables sécurisées et ombragées. Il est à noter des visions différentes apportées sur le choix entre routes partagées et pistes en site propre, selon les axes traités.

Cette action, du point de vue de la concertation, porte le sceau d'une grande contribution de la part des associations vélo du territoire.

Les leviers d'action d'une politique cyclable



L'urbanisme

Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



L'incitation à l'usage

Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)



L'entretien

Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



Les services

Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



Le contrôle

Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité à des cyclistes face aux conflits d'usages



La communication

Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique



La réglementation

Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



Les aménagements

Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



Le jalonnement

Pour proposer des itinéraires plus sûrs



Le stationnement

Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



Les sens de circulation

Pour libérer de la place et pour les aménagements et/ou la pratique

2 - Légitimer

1 - Équiper et Aménager



Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.1. Engager ou poursuivre les réflexions sur l'apaisement des centres bourgs et favoriser la marchabilité.

Réaffirmer la nécessité de rendre accessibles la voirie et les espaces publics

Apaiser les centres-villes et organiser la piétonisation des espaces publics

Cette mesure vise à proposer une réflexion sur les dispositifs et aménagements permettant de **limiter les conflits d'usage des voies de circulation**. L'action la plus efficace pour réduire l'accidentologie impliquant des modes doux consiste à **limiter la vitesse automobile**. Deux orientations sont préconisées : le développement du **30km/h et des zones de rencontre** et l'extension **des aires piétonnes** en centres villes et sur les centralités urbaines (cœurs de quartiers).

Il est à noter qu'au-delà des enjeux de mobilité, l'apaisement des centres bourgs peut servir d'autres ambitions : dynamisme commercial, qualité de vie, espace public à hauteur d'enfants...

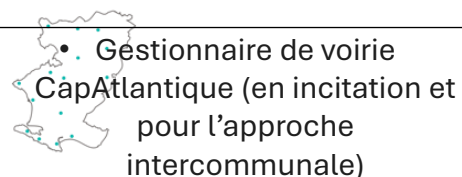
Intégrer la question de l'accessibilité à vélo et à pied dans les projets d'aménagement et équipement structurants

L'accessibilité aux centres-bourgs doit être assurée pour les modes actifs, pour tout projet d'aménagement et d'équipement structurant à l'échelle communale ou intercommunale. Il s'agit d'intégrer des équipements et axes de circulation adaptés aux cyclistes et aux piétons afin de connecter les voies de circulation aux centres-bourgs.

Garantir un accès pour tous à l'espace public à travers des PAVE et des bonnes pratiques d'aménagement

Chaque commune de plus de 1 000 habitants est tenue de rédiger un **Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public ou PAVE**. L'objectif du PAVE est de **permettre à tous les usagers**, et notamment **aux personnes à mobilité réduite**, de pouvoir **accéder sans contraintes** à l'espace public (circulation piétonne, aires de stationnement...). Le dossier comprend notamment une phase de diagnostic et de plan d'action, et nécessite d'informer la population de son déploiement.

Pilote de l'action



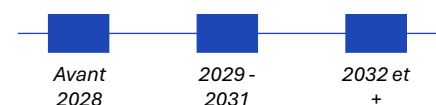
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Ingénierie locale et/ou prestations externes
- Associations locales

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude PAVE
- Etude plan de circulation
- Plan d'aménagement sectoriel
 - 20 K€/étude

Calendrier



Indicateurs de suivi

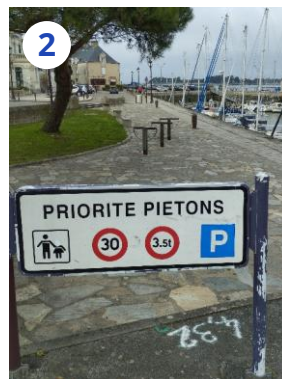
- Nombre de communes ayant réévalué leur PAVE
- Nombre de zones de rencontre/aires piétonnes/zones 30



Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.1. Engager ou poursuivre les réflexions sur l'apaisement des centres bourgs et favoriser la marchabilité.

Réaffirmer la nécessité de rendre accessibles la voirie et les espaces publics



1. Zone de rencontre à Herbignac
2. Zone 30 sur le port du Croisic
3. Zone de rencontre à Guérande
4. Zone de rencontre à Pénestin
5. Zone piétonne de La Turballe
6. Maillage modes actifs à Herbignac

Source : Iter Diagnostic CapAtlantique, 2024





Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

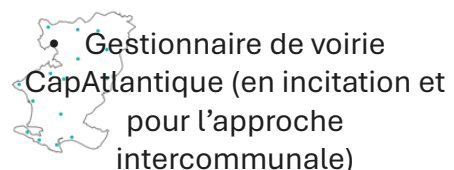
Mesure C.1.2. Travailler sur l'amélioration des conditions de rabattement aux gares et aux arrêts structurants du réseau de transport en commun en modes actifs

Cette mesure vise à travailler sur l'aménagement d'itinéraires cyclables sur **des axes en rabattement sur les gares et arrêts de transport en commun** structurants du territoire. Ce rabattement a pour objectif de **faciliter la multimodalité**. Avec des gares qui ne sont implantées que sur les communes littorales, des arrêts de bus parfois isolés et une urbanisation étendue, il s'agit de permettre et faciliter le rabattement à vélo depuis/vers la gare et les arrêts de transport pour **les derniers/premiers kilomètres**.

Afin d'appliquer ces conditions de rabattement, il s'agit **d'identifier les arrêts de transport en commun structurants** pour le territoire, de par leur proximité avec des services et infrastructures fréquentés par exemple.

Cette mesure s'inscrit en complémentarité avec celles relatives à l'implantation de stationnement vélo sécurisé à proximité des principaux pôles générateurs.

Pilote de l'action



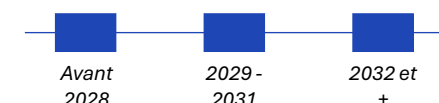
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Départements
- Régions
- Gestionnaire de voirie
- SNCF Gares et connexions

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Diagnostic et étude d'accessibilité autour des gares/arrêts structurants (20-25 k€)
- En fonction des appels à projets Etat et collectivités

Calendrier

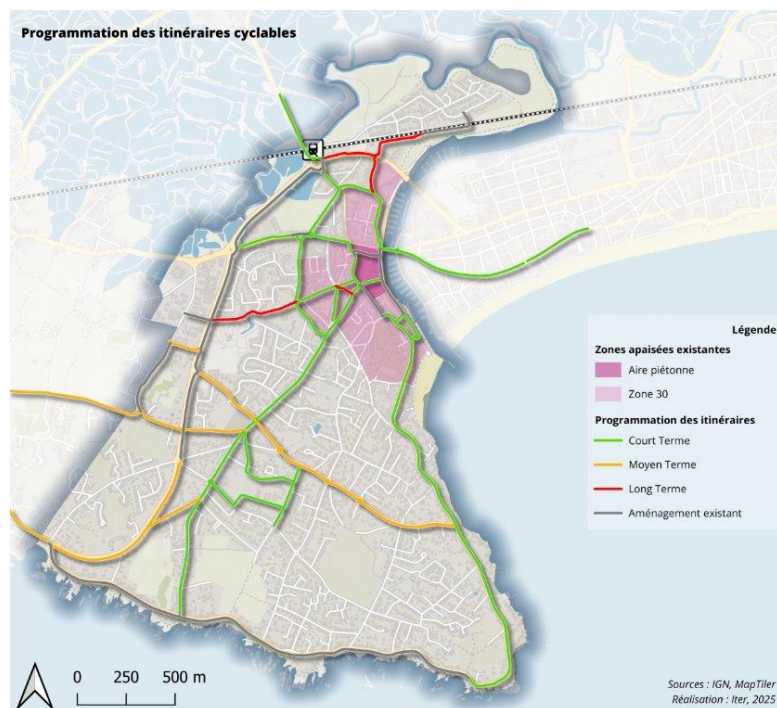


Indicateurs de suivi

- Equipements des pôles d'échange et arrêts structurants (par typologie)

Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.2. Travailler sur l'amélioration des conditions de rabattement aux gares et aux arrêts structrants du réseau de TC en modes actifs



Itinéraires du Schéma Directeur Cyclable du Pouliguen (2025) : des aménagements prévoyant une desserte à court terme de la gare ferroviaire

Source : Iter Plan d'actions SDC, 2025



Itinéraire cyclable à la Baule desservant directement la place de la gare et des emplacements de stationnement

Source : Maps, 2025





Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.3. Travailler sur un maillage cyclable intercommunal du territoire pour les déplacements quotidiens et de loisirs

Réviser le schéma cyclable :

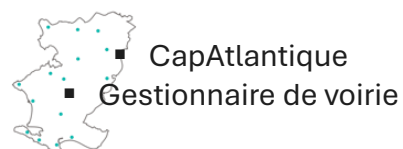
Le **Schéma Directeur Cyclable** de l'Agglomération, réalisé en 2016 a permis la mise en œuvre de plusieurs projets d'aménagements cyclables structurants. A partir de 2026, il est prévu que ce schéma cyclable soit révisé, en cohérence avec les différents schémas cyclables existants (communaux, départementaux ...), et en tenant en compte de la compétence des différents gestionnaires de voirie. La révision de ce schéma s'appuiera sur **l'expertise d'usage, remontée notamment par les associations de cyclistes**.

Affirmer les lignes vélo structurantes à l'échelle de l'agglomération, dans le cadre d'un réseau cyclable hiérarchisé :

L'objectif sera de proposer des itinéraires cyclables continus, sécurisés et efficaces pour les cyclistes, en agissant sur les différents leviers classiquement préconisés par le CEREMA :

- Des aménagements **sécurisant les déplacements**, si possible en séparant les cyclistes des usagers motorisés si le trafic est important → **sécurité**
- Des réflexions sur **le plan de circulation et l'apaisement des vitesses** sur les voiries existantes → **sobriété foncière**
- La **continuité du réseau**, y compris lors de travaux, et **un maillage du territoire qui permet d'optimiser les trajets** → **efficacité**
- Le **confort**, par exemple en limitant les arrêts, en permettant aux cyclistes de se doubler, en privilégiant un revêtement roulant → **confort**
- **L'adaptation aux nouveaux usages** et aux flux → **usage**
- La **visibilité et le jalonnement** des itinéraires → **visibilité**
- **L'intégration des problématiques d'entretien dès la conception du projet** → **aménagement durable**

Pilote de l'action



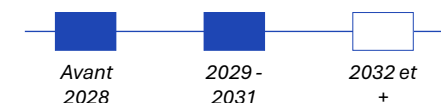
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Départements
- Régions
- Associations d'usagers

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Cout d'un schéma vélo : 40 k€
- En fonction des appels à projets Etat et collectivités

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Mise en application opérationnelle du schéma intercommunal

Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.3. Travailler sur un maillage cyclable intercommunal du territoire pour les déplacements quotidiens et de loisirs



 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATiquÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Source : Cerema, 2022





Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.4. Coopérer avec les communes, intercommunalités et départements voisins dans un objectif de cohérence de programmation et de mise en œuvre des aménagements

Cette mesure consiste à engager **une double démarche de coopération interne et externe à l'agglomération pour garantir un maillage optimal.**

- A l'échelle de l'EPCI, cette coopération pourra s'organiser via un **groupe de travail** constitué d'élus et de techniciens missionnés par l'ensemble des communes concernées. Cette coopération permettra de constituer un réseau et une **culture commune sur les différents aménagements** cyclables en fonction des typologies de voirie et contextes locaux : piste cyclable, jalonnement simple, CVCB, voie verte, etc.
- La coopération devra également se poursuivre et s'organiser avec **les intercommunalités voisines** (Saint-Nazaire Agglomération notamment, ainsi que vers le nord et l'est du territoire) **et les Départements**.

L'objectif sera de **partager les projets portés à différentes échelles territoriales** et ainsi de proposer des continuités d'itinéraires et une communication cohérente au bénéfice de l'utilisateur.

- On pourra **proposer une formation d'acculturation** à l'échelle intercommunale et **organiser la participation aux réseaux** départementaux et nationaux

Pilote de l'action



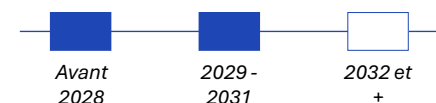
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Départements
- Région et EPCI limitrophes
- Communes

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget interne
- Coût d'une formation

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de communes impliquées dans la concertation



Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

Mesure C.1.5 Travailler spécifiquement sur la sécurité et la continuité des aménagements aux abords des établissements scolaires

En tant que structures accueillant un public majoritairement non-motorisé, les établissements scolaires doivent être en mesure d'accueillir **les usagers des mobilités actives**, en particulier les élèves, mais aussi les parents et enseignants. Il faut pour cela agir sur la continuité et la sécurité du réseau cyclable et des cheminements piétonniers aux abords des établissements. Ces aménagements peuvent s'articuler dans le cadre d'un **Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES)**. Cette démarche comprend entre autres l'élaboration d'un diagnostic et d'un plan d'action, déterminant les aménagements à apporter/consolider. Des actions de complément à la mobilité active peuvent également s'organiser dans le cadre du PDES.

- **Continuité des aménagements** : les voies cyclables ou partagées et cheminements piétonniers desservant directement les établissements scolaires doivent être **raccordés au réseau cyclable existant** sans interruption, afin d'assurer la continuité de la circulation à vélo en toute sécurité.
- **Sécurité des aménagements** : il s'agit d'établir au maximum **des aménagements cyclables séparés physiquement** de la voirie. Une restriction temporaire ou pérenne de la circulation des véhicules motorisés peut également être envisagée. Ces actions doivent s'accompagner d'une signalétique appropriée.
- **Possibilités de stationnement** : en complément des aménagements, il est nécessaire d'envisager **une offre de stationnement** cycliste sur site voire intra-muros, afin d'encourager l'usage du vélo auprès des scolaires.
- **Accès à l'établissement** : à travers le traitement des modes actifs, la question de la cohabitation avec les autres modes de transport, notamment les cars scolaires et les voitures individuelles se pose. Il s'agit de traiter l'aspect de la sécurisation de l'accès, en mettant en place une réflexion globale sur la cohabitation entre les différents modes.

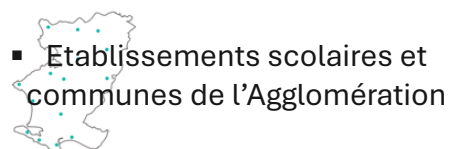
Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

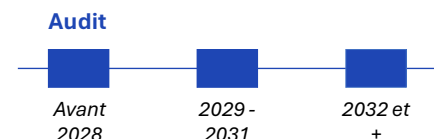
Indicateurs de suivi



- Etablissements scolaires et communes de l'Agglomération

- Communes (gestionnaires de voirie et établissements primaires)
 - Régions
 - Départements

- Audit d'accessibilité des établissements à l'échelle intercommunale (avant 2028)



- Nombre d'établissements expertisés
- Nombre de PDES mis en œuvre

Action C.1. Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons

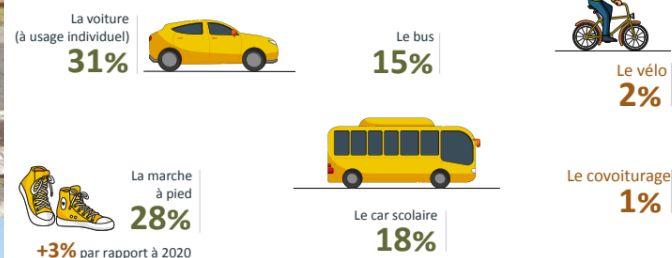
Mesure C.1.5 Travailler spécifiquement sur la sécurité et la continuité des aménagements aux abords des établissements scolaires



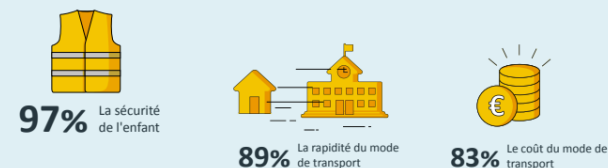
Collège de l'Estey, à Saint-Jean-d'Illac : une continuité des aménagements pour la mobilité douce, la plupart du temps séparés de la route, jusqu'au parking à vélo du collège

Source : Google Maps

Quels modes de transport les élèves utilisent-ils majoritairement ?



Quels sont les critères de choix des moyens de transport ?

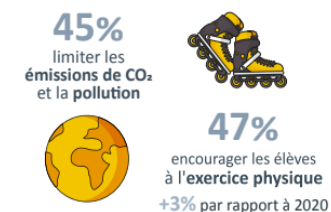


La mobilité active

quels sont les principaux freins ? cités par les parents.



et les principales motivations ? citées par les parents.



Quel transport scolaire les pouvoirs publics doivent-ils faciliter ?



Extraits de l'infographie réalisée par EcoCO₂ en 2021 : « Les parents et les transports domicile-établissement scolaire »

Source : infographie écomobilité EcoCO₂



Action C.2. Améliorer le stationnement vélo

Contexte et objectifs de l'action :

Le stationnement est un levier indispensable pour favoriser l'usage du vélo. Trois contraintes liées au stationnement et freinant l'utilisation du vélo sont régulièrement observées :

- **L'absence de stationnement sécurisé** (pas d'aménagements ou des aménagements considérés comme trop légers)
- **L'absence d'abris pour les vélos** (pas de protection face aux intempéries, qui peuvent rendre les conditions d'utilisation peu agréables, voire endommager le matériel).
- **Le manque d'information** sur la présence de telles infrastructures au sein du territoire (l'incertitude sur la possibilité de pouvoir stationner son vélo peut être une cause de renoncement à ce mode de transport).

L'objectif de cette action est de mettre en place **une stratégie de stationnement vélo**, adaptée aux différents usages, et de **répertorier** ces différents emplacements pour en optimiser l'utilisation. On adaptera cette stratégie selon le type de structure (secteur privé ou public).

Apport de la concertation :

Si un consensus est à relever concernant le besoin d'harmonisation sur les systèmes d'accès et d'abonnement aux abris vélo, les parties prenantes concertées ont eu plus de difficulté à proposer un maillage global et à désigner les lieux stratégiques pour installer box sécurisés et arceaux. Les commerces, plages et gares ont été citées, mais les lieux spécifiques sur le territoire n'ont pas été qualifiés géographiquement lors des temps de concertation.





Action C.2. Améliorer le stationnement vélo

Mesure C.2.1. Développer une offre de stationnement harmonisée et sécurisée au niveau des principaux pôles générateurs.

Favoriser les arceaux de manière générale, et développer les box sur les arrêts stratégiques

Etudier et déterminer les emplacements stratégiques :

Afin de permettre le stationnement de modes actifs et alternatifs légers, il est nécessaire de développer des infrastructures sur l'ensemble du territoire, et en particulier sur **les principaux pôles générateurs de flux** : les établissements publics et de santé, les commerces, les gares et autres pôles d'intermodalité, les lieux de loisirs et de tourisme, les zones d'activités et les établissements scolaires. Il est d'autant plus important de garantir des infrastructures de mobilité douce sur les établissements accueillant en grande majorité des populations non motorisées (les collèges et lycées par exemple). **L'observation des pratiques sur le terrain** doit être également privilégiée pour répondre aux besoins et adapter au mieux l'offre à la demande : vélos stationnés sur un poteau aux abords d'un abri bus, pratiques des cyclotouristes, diversification des flottes de vélos (cargos, longtails...) sont des éléments à prendre en compte dans l'analyse.

Pour les structures du secteur privé, il est nécessaire **d'inciter les acteurs** à mettre en place ces dispositifs, en agissant au besoin sur la réglementation en place.

Développer des dispositifs de stationnement adaptés et entretenus :

Les arceaux à vélo représentent la solution de stationnement la plus simple, la plus économique et la plus efficace à mettre en place. Lors de stationnements prolongés, des infrastructures **plus avancées** comme des box peuvent être une alternative plus sécurisante pour les usagers. Ces aménagements sont judicieux sur les **pôles d'intermodalités**, les gares notamment.

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
- CapAtlantique au titre de l'intermodalité - Gestionnaires de voirie	- Départements - Bureau d'aménagement/urbanisme - Promoteurs immobiliers et commerces - SNCF Gares & Connexions - Etablissements scolaires - Communes (MOA sur l'espace public) - Délégataire	- Financement des communes - PPI Agglo – PPI des communes - En fonction des appels à projets Etat et collectivités - Financements privés sur projets privés - Stratégie stationnement vélo (en lien avec schéma directeur)		Nombre d'arceaux vélos et de box vélos déployés

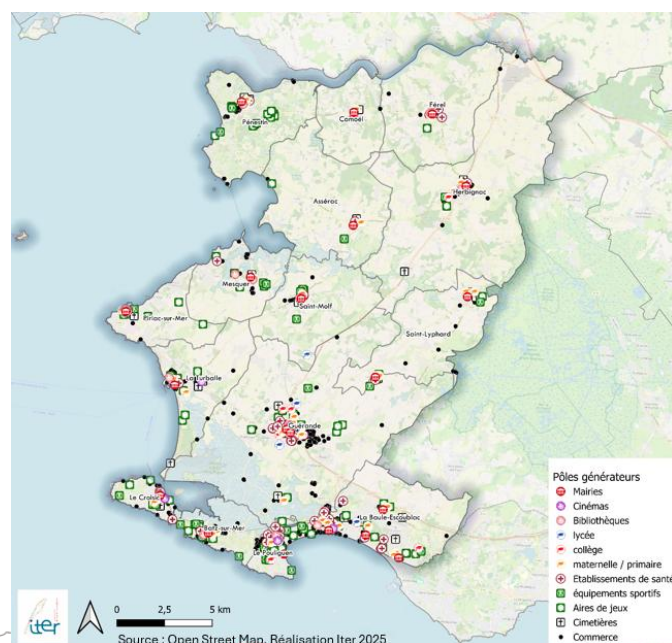
Action C.2. Améliorer le stationnement vélo

Mesure C.2.1. Développer une offre de stationnement sécurisée et harmonisée au niveau des principaux pôles générateurs.

Favoriser les arceaux de manière générale, et développer les box sur les arrêts stratégiques



Pôles générateurs de déplacements



Box vélos en gare de Sanary sur Mer, Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, inscription préalable gratuite sur le site de Zou!

Source : Iter, 2023



Coûts des différentes d'infrastructures



Arceau
Coût : environ
100€/unité



Abri
Coût : environ
500€ HT / place



Casier semi-collectif
Coût : environ **1 000€ HT / place**



Box sécurisé
Coût : environ **1 600€ à 2 000€ HT / place**



Abri en bois
Coût : environ **400€ HT / place**



Râtelier :
équipement à proscrire

Sources : Fédération Française des Usagers de la Bicyclette et Iter

Sources : Open Street Map, réalisation Iter 2025

Action C.2. Améliorer le stationnement vélo



Mesure C.2.2. Communiquer sur ces équipements et la sécurisation des vélos

Etablir une stratégie de communication pour faire connaître les dispositifs installés sur l'agglomération

Afin de permettre une visibilité accrue des aménagements et ainsi d'encourager leur utilisation, l'agglomération doit organiser une **communication via plusieurs types de médias** (utilisation des réseaux sociaux, affiches, cartes à l'échelle des communes, notes informatives et signalisation des emplacements de stationnement dédiés). Ces différentes publications doivent mentionner la **localisation** et le **type d'équipements** de stationnement. Il est également nécessaire de prévoir également des **campagnes de communication sur la sécurisation du vélo par l'utilisateur**, notamment sur les dispositifs d'antivols.

Le préalable est **le recensement des données** auprès des gestionnaires de voirie, **leur intégration dans le SIG** et **leur mise à disposition sur l'open data**.

Une offre de plateforme de localisation

Pour aller plus loin, il serait intéressant de permettre une visibilité des infrastructures et une anticipation du stationnement pour tous types d'utilisateurs des mobilités actives (internes ou externes au territoire, pour des trajets touristiques ou des déplacements domicile-travail). Cela peut être permis au travers de la mise en place **d'une plateforme de localisation**. Cette plateforme pourrait ainsi proposer une **localisation** de l'ensemble des infrastructures, le **type d'équipements** de stationnement, et éventuellement l'**occupation** des emplacements.

Pilote de l'action



- CapAtlantique
- Communes

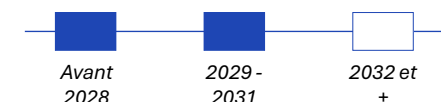
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Délégué
- OTI (office de tourisme)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Temps humain SIG
- Intégration dans le MAAS
- En fonction des appels à projets Etat et collectivités

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Campagne d'information
- Intégration et mise à jour dans l'open data

Action C.2. Améliorer le stationnement vélo

Mesure C.2.2. Communiquer sur ces équipements et la sécurisation des vélos



Application Parking à vélo : basée sur la carte Google Maps, elle permet de retrouver les emplacements de stationnement vélo sur le territoire, leur type et s'ils sont utilisés ou non.



Sources : data.gouv

Source : Schéma Iter, informations et illustrations : « LE STATIONNEMENT VÉLO Recommandations du Cerema », 2021

Action C.3. Promouvoir l'apprentissage et l'entretien du vélo



Contexte et objectifs de l'action :

Cette action a pour objectif de développer les services et l'apprentissage autour de la mobilité cyclable et de faire la promotion des dispositifs existants. Il s'agit là encore de **lutter contre les freins à la mobilité cyclable**, très présents notamment chez les publics les plus jeunes.

Les initiatives possibles ou existantes sont nombreuses : équipements de réparation et d'entretien, formations pour la conduite à vélo, et dispositifs d'accompagnement à la mobilité active pour les publics cibles.

Apport de la concertation :

L'extension du dispositif "Savoir Rouler à Vélo" dans les écoles a été régulièrement évoqué, ainsi que la proposition de mettre en place des ateliers de réparation.



Action C.3. Promouvoir l'apprentissage et l'entretien du vélo



Mesure C.3.1. Etudier le développement d'équipements d'entretien et de réparation et communiquer sur la localisation

Des **bornes de réparation** mettant à disposition des outils, pompes de gonflage et autres matériels, ou des stations nomades et des haltes vélo par exemple pourraient être déployés sur le territoire. Une réflexion doit être prévue en amont, pour déterminer les points clés d'implantation de ces dispositifs.

A l'instar des emplacements de stationnement évoqués précédemment, l'utilisation de ces équipements ne peut être optimisée qu'à l'aide **d'une communication efficace et des types de médias et de plateforme variés**. L'utilisation des réseaux sociaux, d'affiches, de cartes et d'une signalisation appropriée est un enjeu clé pour diffuser l'information au sein des communes notamment. A diverses échelles, il pourrait être approprié de mettre en place **une plateforme de localisation**, ou de compléter **une plateforme déjà existante, par exemple pour le stationnement**.



« De nouvelles bornes pour les vélos ont été installées dans le centre-ville de Toulouse. Ici, devant le Donjon du Capitole. (©Marie Lamarque/ActuToulouse)»
 Ces bornes sont dotées d'outils, utiles pour les ajustements les plus basiques (pompe, clé), mais qu'on ne transporte pas toujours sur soi.

Source : l'Actu Toulouse

Pilote de l'action



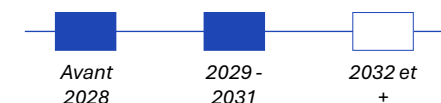
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Associations et vélocistes
- OTI

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Coût unitaire de la borne : entre 500 et 3000 € (hors coût d'installation)

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de bornes développées sur le territoire et répertoriées par la stratégie de communication



Action C.3. Promouvoir l'apprentissage et l'entretien du vélo

Mesure C.3.2. Développer des dispositifs de formation vélo au grand public

Poursuivre et étendre le déploiement du savoir rouler à vélo (SRAV)

Développer des dispositifs de formation vélo au grand public

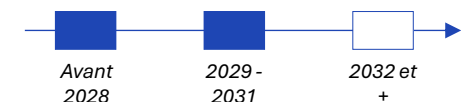
Afin de cibler **tous les publics** et pas seulement les plus jeunes, il serait intéressant de développer des **dispositifs de formation vélo** (création ou poursuite d'un service existant). L'objectif est de **faciliter la remise en selle** et former les publics volontaires à **l'usage sécurisé et responsable** du vélo ainsi qu'à **son entretien** (réparations classiques notamment).

On pourra créer un nouveau dispositif et/ou **s'appuyer sur les ressources des associations locales** déjà impliquées dans la mobilité active.

Poursuivre et étendre le déploiement du savoir rouler à vélo (SRAV)

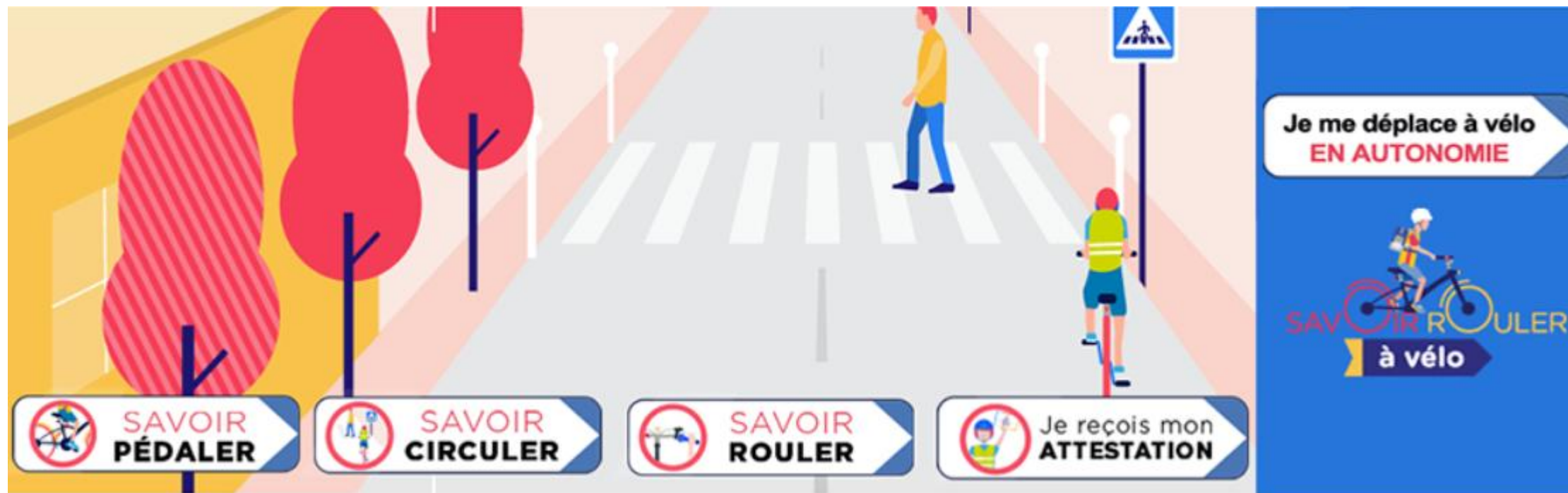
Dispositif national initié en 2019, le « **savoir-rouler à vélo** » est destiné aux 6-11 ans et vise l'apprentissage du vélo ainsi que la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. C'est une formation en 10h structurée en 3 étapes et encadrée par des professionnels (FFC, FUB, USC). Cette mesure vise à :

- faire en sorte que **tous les élèves du primaire aient reçu la formation**.
- être **facilitateur pour les écoles/associations** : mettre à disposition des dispositifs (permis vélo) ou un terrain pour créer un espace dédié à l'apprentissage en milieu sécurisé.

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
 - Communes - CapAtlantique (facilitateur et en informateur)	- Formateurs SRAV - Associations locales	- Subventions départementales et régionales - Financements organismes extérieurs - Moyens humains	 Avant 2028 2029 - 2031 2032 et +	- Nombre d'établissements scolaires ayant adopté le dispositif - Nombre d'élèves formés par an

Action C.3. Promouvoir l'apprentissage et l'entretien du vélo

Mesure C.3.2. Poursuivre et étendre le déploiement du savoir rouler à vélo (SRAV)



Source : SRAV – Infographie





Action C.4. Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire

Contexte et objectifs de l'action :

Les déplacements domicile-travail et reliés à l'emploi représentent une part importante des flux routiers. **74 %** des Français utilisent **leur voiture** pour se rendre à leur travail (chiffres de l'Ademe, 2024). Parmi ces déplacements, certains courts et sur des trajets aménagés pourraient être réalisés en utilisant **des modes actifs**. L'objectif est **d'encourager lorsque cela est possible l'utilisation du vélo** pour effectuer ces déplacements quotidiens. Pour cela, il est possible d'intervenir directement au niveau **des employeurs privés et publics**, pour encourager la mobilité au cœur de l'emploi. Dans les milieux scolaires, des actions peuvent aussi être menées.

Apport de la concertation :

Pour que le « vélotaf » devienne une réalité, les contributions insistent particulièrement sur des équipements concrets que la collectivité doit encourager ou co-financer. Il est fortement relevé que cet axe doit répondre à des logiques de coopération fortes entre collectivités et employeurs (douches, casiers, abris vélos sécurisés, bornes de recharge...) à travers des dispositifs financiers et sociaux.

Un point particulier a été relevé lors de l'atelier plan d'actions, concernant le risque de "rupture nette de service", notamment en matière de sécurité, lors du passage du territoire d'une collectivité à une autre.



Action C.4. Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire

Mesure C.4.1. Encourager la dynamique des employeurs vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs

Cette mesure a pour objectif d'encourager les employeurs et les entreprises à entreprendre des démarches pour **favoriser le vélo dans les pratiques de mobilité professionnelle**. Hormis la mise en place du Forfait Mobilités Durables, cet encouragement peut aussi se faire via l'obtention du label « **Employeur Pro Vélo** » qui continue depuis 2025 indépendamment du programme CEE. Il faut pour cela entrer en contact avec l'organisme, adhérer au label et demander l'évaluation sous un an. Si cette dernière est positive, le label est délivré, avec la certification européenne **Cycle Friendly Employer**, pour une durée de **trois ans**. Cette labellisation peut être renouvelée pour trois années supplémentaires, mais elle doit être complètement réévaluée au bout de cette deuxième période pour être de nouveau attribuée à l'entreprise.

Ce travail sur la mobilité active des employés peut être encouragé avec l'établissement d'un plan de mobilité employeur (**PdME**). Ce document est **réglementaire, contrairement au label**. Bien structuré, il pourra faciliter la justification des critères du label.



Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

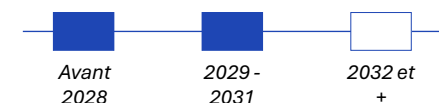
Indicateurs de suivi



■ CapAtlantique

- Employeurs
- Chambres consulaires (CCI et CMA)

- Ressources humaines



- Nombre d'employeurs ayant entamé ou appliqué des dispositifs sur l'usage du vélo

Action C.4. Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire

Mesure C.4.1. Encourager la dynamique des entreprises vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs



Pour devenir Employeur Pro-Vélo, il faut :

Remplir les 8 critères

Obligatoires



Obtenir au minimum
25 % des points parmi
les critères complémentaires

• Obtenir au minimum 25 % des points parmi les critères complémentaires et

Bonus

Important : les critères « Bonus » ne concernent que les établissements de 6 à 49 salarié-es.

Si, lors de l'audit de labellisation, vous atteignez parmi les critères applicables :

- 25 % des points, vous obtiendrez le label Employeur Pro-Vélo niveau **Bronze**
- 50 % des points, vous obtiendrez le label Employeur Pro-Vélo niveau **Argent**
- 75 % des points, vous obtiendrez le label Employeur Pro-Vélo niveau **Or**

• Remplir les 8 critères Obligatoires

8 critères doivent obligatoirement être validés pour pouvoir obtenir le label Employeur Pro-Vélo :

- Nomination d'une personne référente vélo sur le site
- Développement d'une stratégie mobilité vélo : diagnostic
- Développement d'une stratégie mobilité vélo : plan d'action
- Communications sur la mobilité vélo pour le personnel
- Intervention régulière pour entretenir ou réparer les vélos du personnel
- Formation à la conduite sécurisée du vélo
- Analyse des risques et des accidents
- Présence d'un espace de stationnement



Les logos du label Employeur Pro-Vélo et les services qu'ils garantissent sont déposés à l'INPI sous la forme de marque de garantie.

Cahier des charges Label Employeur Pro-Vélo 01/07/25 - Version 2.0

Extraits du cahier des charges pour l'obtention du label « Employeur Pro Vélo »





Action C.4. Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire

Mesure C.4.2. Accompagner l'écomobilité scolaire et les initiatives de mobilité innovantes ainsi que les plans de mobilité scolaire

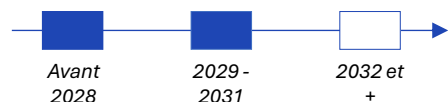
Les plus jeunes sont souvent un public cible de la transition vers la mobilité durable, car ils sont sensibilisés au plus tôt aux enjeux environnementaux, mais aussi à l'importance de l'activité physique pour la santé. On retrouve cependant des réticences fortes autour de la mobilité active, notamment au sujet de la **sécurité**, première cause d'inquiétude parentale. Il faut donc agir **dans l'intérêt des mobilités durables et actives**, tout en **sécurisant** au maximum les pratiques associées.

Etablir un Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES)

Dans le cadre scolaire, la mobilité est souvent étudiée sous le prisme d'un **Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES)**. Ce document comporte notamment un diagnostic mobilité, un plan d'action et un bilan annuel. L'agglomération doit encourager et soutenir les établissements scolaires dans la réalisation de ce PDES

Accompagner les établissements scolaires dans la mise en place de dispositifs et initiatives d'écomobilité innovantes

Les démarches liées au PDES doivent être vues en concertation avec toutes les parties concernées, des élus aux parents d'élèves, en passant par les organismes et associations présents sur la commune. Des dispositifs peuvent ainsi être mis en place en partenariat avec ces associations (vélo-bus et pédibus, vélothèque ou autre service de location de vélo en bon état, atelier d'apprentissage pour rouler à vélo, cartes d'itinéraires scolaires piétons-cycles).

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
 ▪ Etablissements scolaires et communes	▪ Départements ▪ Régions ▪ Associations locales ▪ CapAtlantique	▪ Moyens humains ▪ En fonction des appels à projet		▪ PDES réalisé ou initié, au moins une initiative d'accompagnement à la mobilité active sur l'établissement scolaire



Action C.4. Favoriser le vélo dans le milieu professionnel et scolaire

Mesure C.4.2. Accompagner l'écomobilité scolaire et les initiatives de mobilité innovantes ainsi que les plans de mobilité scolaire



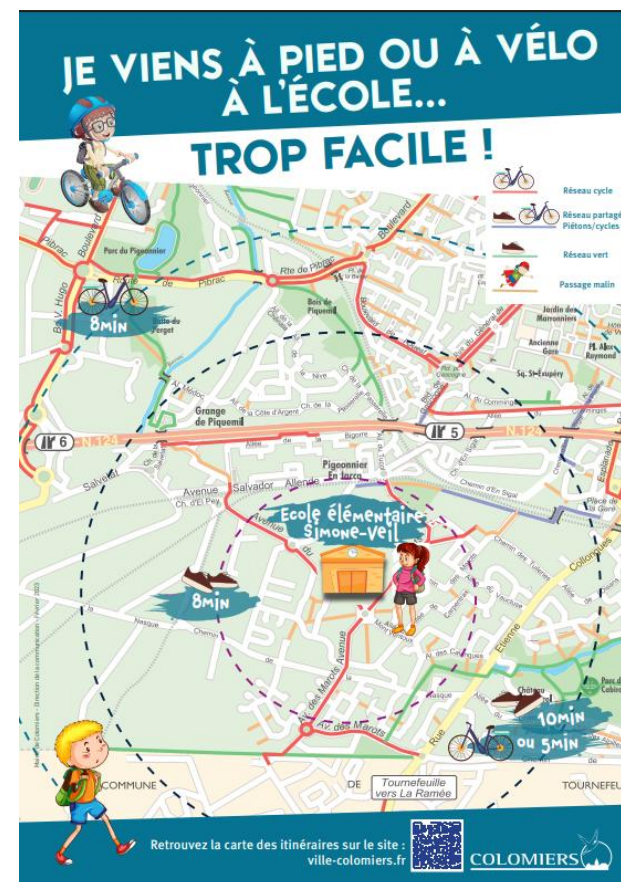
« Service de vélothèque proposé par la Ville de Val-de-Reuil (Eure) »



Ramassage scolaire pédestre « Pédibus » mis en place par l'association Le Nez au vent, à Marolles-en-Brie (Val-de-Marne)



« L'association Mâcon Vélo en Ville expérimente le vélobus, un ramassage scolaire à vélo encadré par des bénévoles ou des parents, le 25 novembre 2019. Bruno AMSELLEM / DIVERGENCE »



Carte d'itinéraires scolaires piétons-cycles pour l'école Élémentaire Simone Veil, ville de Colomiers

Chaque carte indique les rayons d'éloignement (5 minutes à pied, 10 minutes à pied ou 5 minutes à vélo, 10 minutes à vélo) ainsi que le type d'itinéraire emprunté (voie cyclable, espace partagé, itinéraire piéton uniquement, et passages/raccourcis piétons).



Action C.5. Développer l'offre de location de vélos longue durée et libre-service

Contexte et objectifs de l'action :

La LOM établit l'importance de **replacer les mobilités actives au cœur des déplacements**. A ce titre, il incombe aux collectivités d'**encourager l'utilisation du vélo classique ou électrique**. Cela passe notamment par la mise à disposition d'une flotte de vélo en location, afin de permettre à tous les usagers d'avoir accès à la mobilité cyclable.

L'offre de VAE vient compléter celle des vélos classiques, en offrant une alternative **moins éprouvante physiquement**, notamment pour les personnes en proie à des difficultés physiques ou en pleine remise en selle. Le VAE permet d'accomplir des déplacements courts qui auraient été réalisés en voiture, mais aussi des trajets plus longs difficiles à effectuer avec un vélo classique.

Apport de la concertation :

Cette action s'inscrit dans la continuité des attentes formulées par les parties prenantes concertées afin de passer de la logique d'expérimentation à celle d'usage du quotidien.

Il a été relevé le besoin d'accompagnement (financier notamment) pour faciliter l'investissement dans une flotte qui va au-delà du simple vélo (cargos, longtails, tricycles...) qui répondent aux besoins des salariés concernés par une vie familiale.



Action C.5. Développer l'offre de location de vélos longue durée et libre-service



Mesure C.5.1. Développer les vélos en location longue durée

L'objectif est d'inscrire dans la durée la pratique du vélo, notamment pour les déplacements du quotidien. Le service mis en place depuis 2022 sera développé avec un **objectif de 1450 vélos en location longue durée à horizon 2030**.

De **nouveaux types de vélos** seront également proposés :

- Vélos cargos et vélos longtails pour des usages familiaux
- Vélos adaptés pour des personnes à mobilité réduite
- Vélos pliants pour favoriser l'intermodalité (train + vélos, bus + vélos)

Ce service sera ouvert aux **habitants de l'agglomération et aux personnes morales**, en incluant **l'entretien dans la prestation proposée**.

Pilote de l'action



CapAtlantique

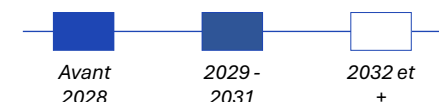
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Déléguataire

Evaluation des moyens et subventions possibles

- En fonction des appels à projet
 - PPI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre d'abonnés annuels
 - Flotte de vélos

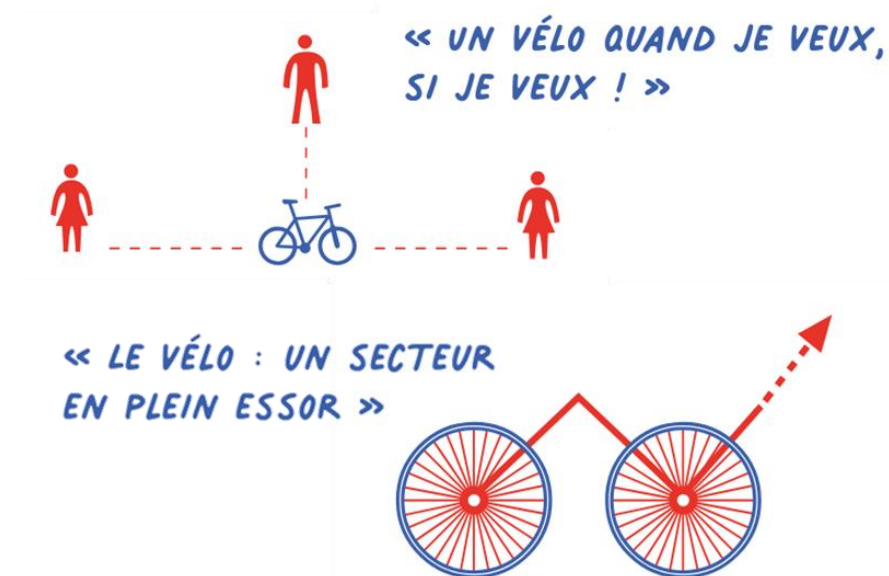
Action C.5. Développer l'offre de location de vélos longue durée et libre-service

Mesure C.5.2. Développer le vélo en libre-service

L'objectif est de proposer **un service de location de vélos et VAE en libre-service** pour les déplacements de courte durée, dans une majorité de communes de l'agglomération. Ce service permet un accès facilité à la mobilité active et évite aux usagers utilisant le vélo de façon ponctuelle de devoir souscrire un abonnement semestriel ou annuel.

A terme, il est prévu de déployer **400 vélos en période estivale** et **200 vélos en période hivernale**.

Ce service sera ouvert à **l'ensemble des usagers** du territoire, résidents, visiteurs ou touristes.



Source: Ademe

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

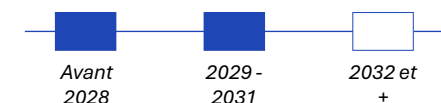
Indicateurs de suivi



CapAtlantique

▪ Délégué

▪ En fonction des appels à projet
▪ PPI



▪ Nombre d'abonnés annuels
▪ Flotte de vélos

FICHES ACTIONS

D - Intermodalité



Sommaire



ACTION D1 : AMÉLIORER LES INTERFACES D'ÉCHANGE DE MOBILITÉ

- D.1.1. Travailler sur la hiérarchisation des interfaces en tenant compte des niveaux de fonctions pour faciliter leur aménagement

ACTION D2 : AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ AUTOUR DES GARES

- D.2.1. Accompagner le développement de bouquets de services à l'échelle des 5 gares et à des arrêts stratégiques du réseau urbain d'agglomération

ACTION D3 : METTRE EN PLACE UNE BILLETTIQUE SIMPLIFIÉE

- D.3.1. Développer la billettique et améliorer l'intermodalité tarifaire



Action D.1. Améliorer les interfaces d'échange de mobilité

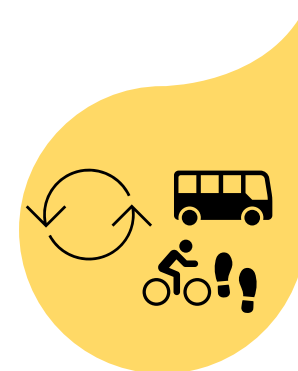
Contexte et objectifs de l'action :

Les interfaces d'échange de mobilité de CapAtlantique souffrent aujourd'hui d'un manque de cohérence dans leur aménagement, ce qui peut tendre à limiter l'efficacité des correspondances et la qualité de service pour les usagers. L'absence de hiérarchisation claire entre les pôles d'échange multimodaux, les arrêts stratégiques, les aires de covoiturage et tout autre pôle secondaire du réseau des mobilités, rend plus difficile l'adaptation des équipements aux besoins réels et aux enjeux territoriaux. Cette mesure vise à établir **une typologie partagée des interfaces, fondée sur leurs fonctions en matière de mobilité, de services et d'urbanisme**, afin de rationaliser les aménagements et d'améliorer l'expérience utilisateur.

Aménager le territoire pour favoriser l'intermodalité des usagers impliquent de mettre en place des pôles d'échanges multimodaux, ou d'étoffer les pôles déjà en place sur les lieux de passage fréquents des usagers (centres commerciaux, centres-villes, pôles générateurs,...), sans oublier les pôles secondaires de proximité. L'objectif de cette action est ainsi d'améliorer l'ensemble des points du réseau, en favorisant la diversité des transports disponibles.

Apport de la concertation :

Si la concertation a pu confirmer/souligner le manque de points de jonction clairs dans les pôles multimodaux, elle n'a pas permis d'identifier de consensus concernant les moyens à mettre en œuvre pour y apporter des solutions.



Action D.1. Améliorer les interfaces d'échange de mobilité

Mesure D.1.1. Travailler sur la hiérarchisation des interfaces en tenant compte des niveaux de fonctions pour faciliter leur aménagement



L'objectif est de définir, en concertation avec les acteurs locaux, **une charte d'aménagement qui hiérarchise les interfaces sur le territoire de CapAtlantique et fixe des principes clairs pour chaque catégorie**. Cette charte servira de référence pour tous les projets futurs, en précisant les équipements, services et niveaux de qualité attendus, tout en assurant une intégration harmonieuse dans le tissu urbain ou rural. Elle permettra ainsi de prioriser les investissements et de garantir une montée en qualité progressive des interfaces.

La charte s'articulera autour d'une typologie simple des interfaces, des principes d'aménagement différenciés selon leur rôle dans le réseau, et des modalités de mise en œuvre concertée. Elle inclura également des indicateurs de suivi pour évaluer l'impact des aménagements et ajuster la stratégie si nécessaire.

Fonction	Caractéristiques
Mobilité	- Nombre et types de modes de transport présents (lignes de train nationales ou régionales, autocars, métro, tramway, bus publics et privés, taxis, accès automobile, dépose covoiturage, présence d'une gare routière importante, etc.) - Position dans le système de transports en commun maillé (connectivité notamment entre lignes fortes de transports en commun, entre modes, etc.) et dans le système routier structurant - Volume et types d'usagers (voyageurs réguliers/occasionnels, touristes, habitants ou travailleurs du quartier)
Services	Services localisés dans le pôle et dans un rayon de 100 mètres (commerces, services et équipements, parkings, etc.)
Urbanisme	- Localisation dans le territoire (centrale, première ou deuxième couronne) - Type d'environnement urbain (densité, logements, activités, commerces, services publics, etc.) - Polarité et effets de coupure - Présence d'opportunités foncières - Rôle éventuel de « porte d'entrée » du territoire (desserte d'un aéroport, d'un port de voyageurs, gare d'une grande ligne nationale, etc.)

Source : Cerema, 2024, « Bâtir un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux » (p. 6).

Pilote de l'action



■ CapAtlantique

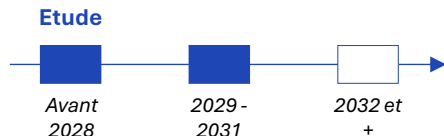
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Délégué
- Communes
 - Régions
- Gestionnaires de voirie
 - Cerema

Evaluation des moyens et subventions possibles

- 20 K€/étude

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Charte d'aménagement des arrêts sur le territoire de CapAtlantique

Action D.2. Améliorer l'intermodalité autour des gares



Contexte et objectifs de l'action :

Le réseau ferroviaire constitue un ensemble d'axes structurants sur le sud du territoire, permettant une desserte vers/depuis l'extérieur. A ce titre, **les gares** représentent **des pôles générateurs de flux importants**. Or pour ces pôles majeurs, la problématique des derniers/premiers kilomètres se pose régulièrement. Dans la continuité des actions visant à mieux relier les communes aux gares du territoire (mesure A.2.3.) et en approfondissement de l'action D.1 précédente, ces pôles majeurs invitent à un développement des offres et services adapté à l'importance qu'ils revêtent dans les déplacements sur le territoire.

L'action a pour objectif de mettre en place **différents dispositifs et aménagements dédiés à d'autres modes**, et ainsi **faciliter les déplacements des usagers** avant la montée/une fois descendus du train.

Apport de la concertation :

La concertation a permis de faire exprimer la sensation globale que les équipements (stationnement, services...) sont à développer dans l'ensemble des gares du territoire, pas uniquement à La Baule.



Action D.2. Améliorer l'intermodalité autour des gares

Mesure D.2.1. Accompagner le développement de bouquets de services à l'échelle des 5 gares et à des arrêts stratégiques du réseau urbain d'agglomération



Identifier les arrêts stratégiques

En complément des gares, il s'agit **d'identifier les arrêts de transports présentant un intérêt stratégique** pour le développement de bouquets de services (proximité avec un lieu de passage important, de type centre commercial ou centre de santé par exemple).

Identifier et implanter les équipements, services et stationnements manquants

Afin de développer des bouquets de services sur les gares et arrêts structurants, il est nécessaire d'identifier **les services manquants**. On identifie ainsi les besoins (emplacements vélo, services de TAD/taxis, arrêt de transport en commun en gare, espace de covoiturage, ...), et **l'espace disponible** pour leur aménagement, notamment pour le stationnement. Il convient en outre de travailler sur la végétalisation adaptée de ces espaces permettant d'en renforcer l'attrait (ombrage, lutte contre les îlots de chaleur, qualité paysagère, etc.).

Améliorer l'information voyageurs dans la transition entre le train et les différentes offres de mobilité de CapAtlantique

Cela implique de renforcer le **jalonement**, la **signalétique** claire et les **supports d'information** en temps réel aux points de correspondance, afin de fluidifier les transitions et de sécuriser les déplacements. Cette visée s'inscrit en complément de la mesure A.2.1. dédiée à la facilitation des correspondances par la définition d'horaires coordonnés.

Pilote de l'action



CapAtlantique

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Régions
- Gestionnaires de voirie
- SNCF

Evaluation des moyens et subventions possibles

- PPI Agglo – PPI des communes
- Audit des équipements et services de mobilité

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de gares/arrêts présentant au moins un aménagement non-ferroviaire améliorant la desserte

Action D.2. Améliorer l'intermodalité autour des gares

Mesure D.2.1. Accompagner le développement de bouquets de services à l'échelle des 5 gares et à des arrêts stratégiques du réseau urbain d'agglomération

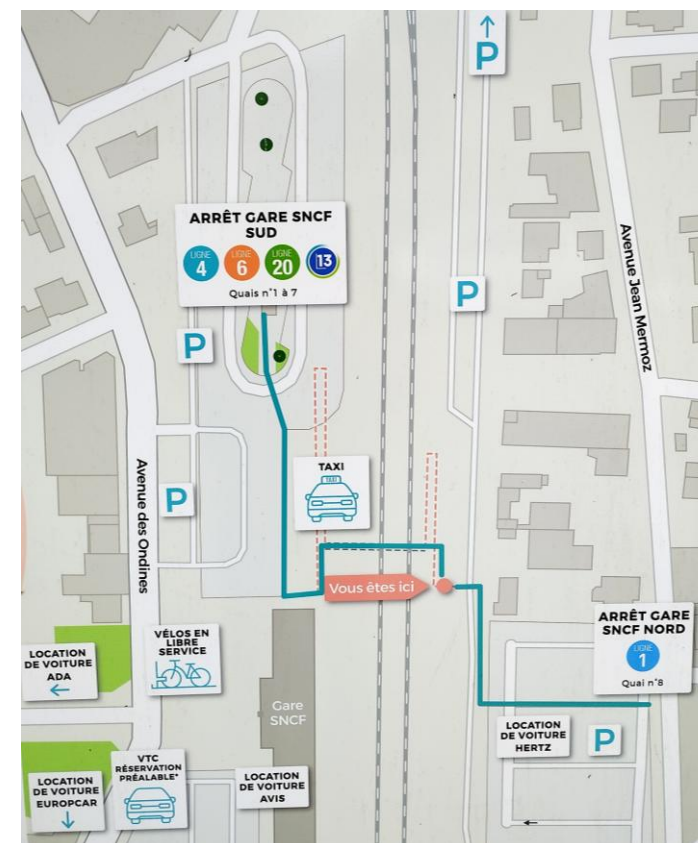
Exemple de la gare La Baule-Escoublac :

En plus d'un parking voitures, les espaces autour de la gare proposent notamment :

- Des stationnements vélo abrités
- Un espace d'attente abrité
- Une zone de dépose réservée aux taxis locaux
- Des arrêts minutes
- Des arrêts de transport en commun à proximité de la gare



Espace de stationnement vélo et attente voyageur



Plan des équipements en gare de La Baule-Escoublac

Sources : Iter et CapAtlantique, 2025



Action D.3. Mettre en place une billettique simplifiée

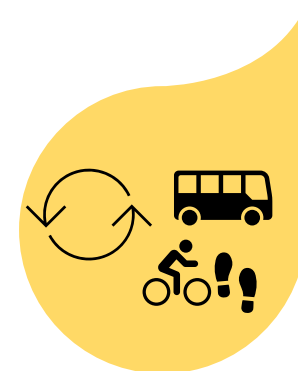
Contexte et objectifs de l'action :

Pour CapAtlantique, le passage d'une logique de billetterie à un système de billettique constitue un enjeu crucial de facilitation de l'accès au réseau. Cette action s'inscrit en complément de l'action A.1 sur l'intégration tarifaire et les liaisons avec les territoires voisins, en couvrant les périmètres des deux Régions, afin de conforter la continuité tarifaire et la fluidité des déplacements. Elle est notamment appuyée sur la collaboration avancée en termes de réflexion entre CapAtlantique et Saint-Nazaire Agglo sur cette thématique.

En effet, la mise en place d'une billettique simplifiée et interopérable entre les deux agglomérations vise à faciliter l'accès aux transports pour tous les usagers, en proposant une gamme complète de supports physiques et dématérialisés adaptés à chaque besoin. Les équipements de validation, conçus pour accepter tous les types de supports, devront permettre une validation homogène et systématique, tout en garantissant l'interopérabilité avec les titres des partenaires.

Apport de la concertation :

La concertation a confirmé que la création d'un ticket unique qui permettrait de mixer les modes de transport, et qui serait facilité par la généralisation du paiement électronique, serait une plus value importante pour les usagers.



Action D.3. Mettre en place une billettique simplifiée

Mesure D.3.1. Développer la billettique et améliorer l'intermodalité tarifaire

Cette mesure doit permettre d'**adapter l'offre aux besoins des usagers** et d'**optimiser la perception des recettes**. Pour répondre aux attentes des usagers occasionnels comme réguliers, la future billettique devra reposer sur **des supports variés et des solutions dématérialisées**.

Dans le cadre du futur réseau, les valideurs, déployés en embarqué et à quai, seront par exemple connectés en permanence au système central pour permettre la vente en ligne avec usage immédiat, ainsi que le suivi des ventes, des usages et des contrôles. La tarification Open Payment devrait simplifier l'accès en facturant automatiquement le trajet le plus avantageux.

La distribution des titres sera assurée via un réseau mixte, combinant agences de mobilité, dépositaires, vente à bord et solutions digitales (e-Boutique, M-ticket...). L'ouverture de la distribution à des partenaires externes sera encadrée par CapAtlantique, avec des outils unifiés pour garantir une accessibilité maximale et une gestion centralisée des données (voir mesure H.1.1.).

L'amélioration continue sur l'architecture de la billettique, au-delà des objectifs contractuels de l'exploitant et des collaborations avec Saint-Nazaire Agglo, devra permettre de conforter sur le long terme cette ambition d'accès simplifié aux différents réseaux sur le périmètre vécu par les usagers.



Pilote de l'action



CapAtlantique

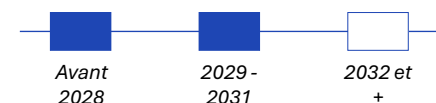
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Saint-Nazaire Agglo
 - Déléataire
 - Régions
- Partenaires relais de distribution

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Coût de l'étude : 50 k€

Calendrier



Indicateurs de suivi

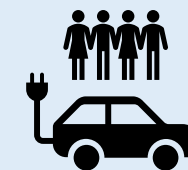
- Mise en œuvre de la billettique
- Nombre de voyages par titre et par service

FICHES ACTIONS

E – La mobilité autrement



Sommaire



ACTION E1 : ACCOMPAGNER LE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

- E.1.1. Coordonner les stratégies d'IRVE pour répondre aux besoins de chaque commune de l'Agglomération

ACTION E2 : FAVORISER LE COVOITURAGE

- E.2.1. Travailler avec les départements et les communes sur l'amélioration qualitative des aires de covoiturage sur le territoire et leur aménagement
- E.2.2. Etudier l'opportunité d'améliorer la mise en relation covoitureurs sur les corridors structurants
- E.2.3. Mener une réflexion sur le subventionnement des trajets covoiturage en partenariat avec un opérateur privé et les EPCI voisins

ACTION E3 : EXPÉRIMENTER L'AUTOPARTAGE SUR LE TERRITOIRE

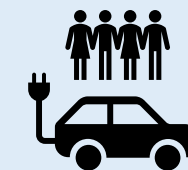
- E.3.1. Développer l'autopartage, au niveau des gares et communes structurantes

ACTION E4 : FAVORISER LES COMMERCE ET SERVICES ITINÉRANTS

- E.4.1. Soutenir / créer les initiatives de services itinérants permettant de rapprocher les services au plus près des habitants



Action E.1. Accompagner le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques



Contexte et objectifs de l'action :

Depuis 1994, le syndicat mixte Territoire d'énergie Loire-Atlantique (TE44) est autorité organisatrice du service public départemental de l'électricité, incluant depuis 2016 le champ de compétence statutaire des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Morbihan Énergies dispose de prérogatives similaires sur les communes bretonnes du territoire. A ce jour, l'ensemble des communes de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo ont délégué leur compétence IRVE à des Syndicats, à l'exception de La Baule et du Croisic.

La situation actuelle présente donc une triple dynamique, celle globale à l'échelle de la plupart des communes de l'agglomération pilotée par TE44, celle portée par la commune de La Baule et celle de la commune du Croisic. Ces deux communes ayant souhaité à date garder leur compétence IRVE, ni, CapAtlantique en tant qu'AOM, ne peuvent légalement réaliser un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) au sens réglementaire du Code de l'énergie.

Aussi, dans un contexte où cohabitent le second SDIRVE de TE44 depuis l'été 2024 et deux stratégies communales, l'action de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo consiste à **coordonner les actions locales des différents acteurs compétents** pour un développement cohérent de l'électromobilité à l'échelle communautaire.

Apport de la concertation :

Si la concertation a confirmé la nécessité de soutenir le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques, elle a également appelé à s'appuyer sur l'évolution réelle des besoins par commune.



Action E.1. Accompagner le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques



Mesure E.1.1. Coordonner les stratégies d’IRVE pour répondre aux besoins de chaque commune de l’agglomération

Articuler l’action de TE44, de Morbihan Énergies et des communes de La Baule et du Croisic pour une stratégie communautaire d’IRVE cohérente

Les communes non-adhérentes, hors du périmètre d’action de TE44, ont été prises en considération dans le cadre de l’élaboration du SDIRVE de la Loire-Atlantique, et ce afin de définir une stratégie départementale cohérente. Pour autant, les besoins prospectifs de déploiement des IRVE aux différents horizons n’ont été concertés que pour les communes adhérentes au syndicat mixte.

Il conviendra dès lors d’assurer des visions cohérentes sur l’évolution de l’électromobilité (rythme de déploiement, localisations, interopérabilité des systèmes, harmonisation des tarifications, communication…) et des réalisations proportionnées aux besoins à l’échelle communautaire.

		Points de charge normaux	Points de charge rapides	Total
Période 2025-2030	CapAtlantique (hors La Baule, Le Croisic)	174	75	249
	<i>La Baule-Escoublac</i>	68	10	78
	<i>Le Croisic</i>	19	5	24
Période 2030-2035	CapAtlantique (hors La Baule, Le Croisic)	136	63	199
	<i>La Baule-Escoublac</i>	90	8	98
	<i>Le Croisic</i>	32	7	39

Les chiffres de La Baule-Escoublac et Le Croisic sont donnés à titre informatif (sans concertation dans le cadre du SDIRVE).
Source : SDIRVE de la Loire-Atlantique, 2024.

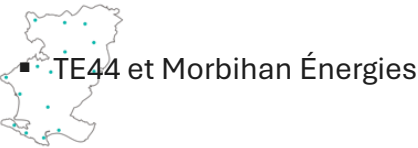
Pilote de l’action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

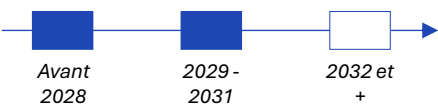
Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

Indicateurs de suivi

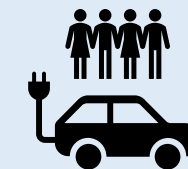


- Communes, notamment La Baule-Escoublac et le Croisic



- Nombre de points de charge déployés

Action E.2. Favoriser le covoiturage



Contexte et objectifs de l'action :

Le développement du covoiturage doit pouvoir tirer profit d'un nombre important d'aires officielles existantes (au moins une aire officielle identifiée par commune, à l'exception de Mesquer et du Pouliguen), malgré des niveaux de qualité disparates, qui constituent un maillage structurant sur les principaux axes. Cette dynamique locale s'intègre dans un mouvement plus large au niveau du bassin de vie (importance des flux de covoiturage avec le bassin nazairien), notamment avec le schéma directeur du covoiturage en cours d'élaboration à Saint-Nazaire Agglo et le succès du partenariat lancé en 2024 par la CC Arc Sud Bretagne avec BlaBlaCar Daily. La stratégie de CapAtlantique, qui vise une part modale plus importante du covoiturage en 2035, repose sur le levier des **infrastructures** ainsi que celui de la **communication** auprès des habitants et employeurs.

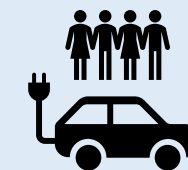
Apport de la concertation :

L'amélioration des services sur les aires de covoiturage est mentionnée par plusieurs répondants dans l'enquête auprès des communes. Cela repose sur la capacité à rendre les aires de covoiturage plus visibles, jalonnées et abritées notamment.



Action E.2. Favoriser le covoiturage

Mesure E.2.1. Travailler avec les départements et les communes sur l'amélioration qualitative des aires de covoiturage sur le territoire et leur aménagement



Aménager des aires de covoiturage qualitatives

Sur les aires de covoiturage, le rôle de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo sera, en cohérence avec la stratégie communautaire de covoiturage déclinée par le délégataire, de faciliter les aménagements développés par les communes et les départements (selon le domaine foncier). Cela peut passer par une aide en ingénierie pour aménager qualitativement ces aires (informations, mobilier, espaces confortables, bornes de recharge...).

En complément des aires officielles aux bouquets de services (voir actions axe D), il est envisageable d'encourager la création d'un réseau de « points stop » (arrêts minute), plus simples à mettre en place.

Les améliorations des aires existantes sont en outre autant d'opportunités de travailler sur la qualité paysagère et environnementale des sites.

Grands principes à suivre pour aménager une aire de covoiturage :

- Une aire de covoiturage doit être pensée comme une **aire multimodale**, qui permet d'offrir plusieurs solutions de mobilité en un même lieu, et en ce sens favoriser l'intermodalité (mobilier de stationnement vélo sécurisé, proximité avec un arrêt de bus/car, cheminements et aménagements cyclables...).
- Pour être pertinentes, ces aires doivent être préférentiellement situées dans des lieux stratégiques du territoire, notamment **à la jonction des corridors routiers**.
- **Ce n'est pas l'offre qui crée le besoin**. L'ambition est en premier lieu d'identifier et de s'appuyer sur les pratiques existantes. La construction d'une aire multimodale ex nihilo à l'écart des grands axes de déplacement n'entraînera pas un détour des flux pour venir s'y connecter.
- L'aménagement des aires doit inclure les trois fonctions liées au **stationnement**, à **l'attente des usagers** et au **passage** (jalonnement et orientation).
- Elle doit être aménagée grâce à du mobilier mais aussi des services usagers et elle doit être indiquée et identifiable grâce à de la **signalétique**.

Source : Iter, 2026

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

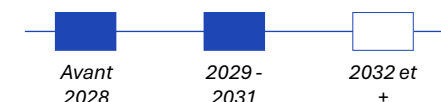
Indicateurs de suivi



▪ Départements et communes

▪ Délégataire

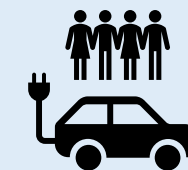
▪ En fonction des appels à projets Etat et collectivités



▪ Nombre d'aires multimodales aménagées

Action E.2. Favoriser le covoiturage

Mesure E.2.2. Etudier l'opportunité d'améliorer la mise en relation des covoitureurs sur les corridors structurants

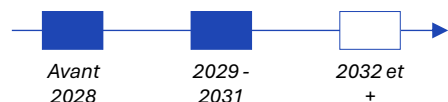


Encourager le covoiturage sur les principaux corridors structurants du territoire

Dans une approche plus globale, les réflexions pourraient tendre vers les réalisations suivantes :

- A l'échelle communautaire, une **stratégie** de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo mise en œuvre par le délégataire, dans une logique de complémentarité avec l'offre de transports collectifs. Une étude fondée sur les flux domicile-travail affectés au réseau routier pourrait ainsi être conduite ;
- En lien avec le milieu économique et Saint-Nazaire Agglo, une expression concrète du besoin venant alimenter le **diagnostic de covoiturabilité** et des pistes d'action construites avec les employeurs et les actifs concernés ;
- Une **étude d'opportunité** avec un opérateur sur la création d'une **ligne de covoiturage spontané** (prise en charge aux arrêts sans planification).

A noter que la politique de la voiture partagée, dans une logique inclusive, est également portée par les associations à travers le Transport d'Utilité Sociale (voir mesure G.1.1.).

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
 CapAtlantique	▪ Délégataire ▪ EPCI ▪ Employeurs ▪ Département ▪ Opérateur	▪ En fonction des appels à projets Etat et collectivités		▪ Nombre de trajets réalisés en covoiturage

Action E.2. Favoriser le covoiturage

Mesure E.2.3. Mener une réflexion sur le subventionnement des trajets en partenariat avec les EPCI voisins et un opérateur privé

Penser l'accompagnement financier des covoitureurs à l'échelle du Contrat Opérationnel de Mobilité

Différents décrets de la LOM autorisent l'AOM à distribuer directement ou indirectement des incitations financières aux covoitureurs pour encourager la pratique au quotidien.

L'enjeu consiste à réfléchir à un **partenariat avec un opérateur** déjà présent dans le bassin de mobilité pour augmenter la masse critique, en lien avec les territoires voisins. Le versement d'incitations financières au covoiturage par l'intermédiaire d'un organisme privé au nom des AOM doit être réalisé via une convention de mandat en dépenses au sens de l'article L. 1611-7-IV du CGCT.

Si le **cadre de gouvernance** et les **règles de financement** restent à définir, ces réflexions gagnent à être menées en parallèle avec des politiques de stationnement ambitieuses et en lien avec les entreprises (contractualisations des employeurs et animations locales internes notamment).



Exemple simplifié : gain en pouvoir d'achat

	Domicile	Travail	Autosoliste	Covoiturage 1 passager	Covoiturage 2 passagers
					
	20 km				
Coût conducteur			3000 ¹ €/an	2200 €/an	1400 €/an
Forfait Mobilité Durable			0 €/an	400 €/an	400 €/an
Incitation AOM			0 €/an	800 ² €/an	800 ² €/an
Reste à charge min ³			3000 €/an	1000 €/an	200 €/an
Gain de pouvoir d'achat max ⁴			0 €/an	+ 2000 €/an	+ 2800 €/an

¹Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, La mobilité, nouvelle question sociale ?, Jean-Pierre Orfeuil, 2016

²Hypothèse : 200 déplacements domicile-travail/an et incitation de 10 cts€/km (2*20*200*0,10=800€)

³Hypothèse : Cumul du Forfait Mobilité Durable et incitation de la part de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

⁴Hypothèse : Le calcul est effectué vis-à-vis du coût conducteur sans action (nb : autosoliste)

Source : covoiturage.beta.gouv.fr.

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

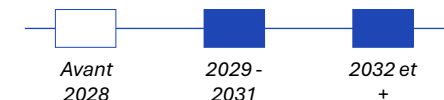
Indicateurs de suivi



▪ COM

- Délégué
- Employeurs
- Opérateur

- En fonction des appels à projets Etat et collectivités



- Intégration de la réflexion au sein du COM

Action E.3. Expérimenter l'autopartage sur le territoire

Contexte et objectifs de l'action :

L'autopartage est « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules [...] » (article L1231-14 du Code des transports).

Développer l'autopartage permet de démultiplier les solutions de déplacement et de donner un accès à la voiture pour les personnes non motorisées, mais aussi de réduire les frais de mobilité au quotidien ou pour des usages ponctuels. Ce service participe également à la non-motorisation ou à la démotorisation des ménages et des entreprises en évitant la possession d'un ou plusieurs véhicules utilisés occasionnellement.

Hors initiatives éventuelles d'autopartage local entre particuliers, aucun service de la collectivité n'existe actuellement sur le territoire de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo. Dans la région nantaise, la coopérative Citiz propose plus de 50 véhicules en libre-service, de la citadine au minibus. A Saint-Nazaire Agglo, l'autopartage figure dans la feuille de route du PDM et des réflexions existent.

L'enjeu consiste à définir les contours de l'autopartage sur le territoire et, si la pertinence du service est avérée, de conduire une expérimentation.

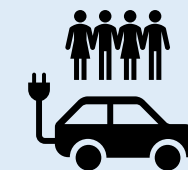
Apport de la concertation :

Les rencontres de la concertation ont permis de relever que le développement de l'autopartage devrait d'abord s'appuyer sur des infrastructures existantes et structurantes des gares et communes qui ont des enjeux de gestion de flux.



Action E.3. Expérimenter l'autopartage sur le territoire

Mesure E.3.1. Développer l'autopartage au niveau des gares et communes structurantes



Mener une étude préalable de définition du besoin, des modalités de déploiement et expérimenter

Acculturer et identifier les secteurs les plus pertinents (au niveau des gares, des principales centralités et dans les secteurs peu denses du territoire)

La première étape sera d'affiner le besoin de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo en matière d'autopartage et éventuellement de faire appel à des collectivités ou directement des opérateurs pour partager des retours d'expérience sur des territoires similaires (niveau de service déployé, fonctionnement, données d'usage...) afin de sensibiliser et acculturer les élus sur le sujet. Une fois l'étude du PDM approuvée, il pourrait être envisagé par exemple de faire intervenir directement plusieurs opérateurs auprès des élus du territoire sous forme de « speed meeting » afin qu'ils puissent présenter leur solution, les bénéfices et des exemples concrets déployés sur des territoires similaires à celui de CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo.

Étudier les modalités de déploiement du service en partenariat avec le délégataire et un opérateur (niveau de service, coûts, stratégie de communication...)

En fonction de la pertinence du dispositif, l'étape suivante consistera à définir l'offre de manière opérationnelle avec le délégataire et un opérateur (type d'autopartage, nombre et localisation des véhicules et stations, accompagnement financier et maintenance...). La mise en œuvre dans un premier temps avec quelques véhicules sur des secteurs stratégiques du territoire (en premier lieu le PEM de La Baule, la plateforme multimodale d'Athamor à Guérande et le futur PEM en gare routière d'Herbignac, et potentiellement au sein d'autres centralités) permettra d'apprécier la viabilité du dispositif à l'échelle communautaire.

Pilote de l'action



CapAtlantique

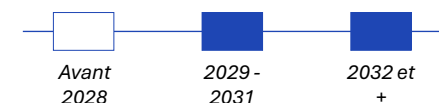
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Délégataire
- Communes
- Opérateur

Evaluation des moyens et subventions possibles

- En fonction des appels à projets Etat et collectivités

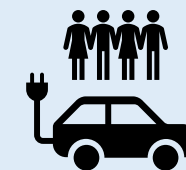
Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de véhicules en autopartage et de stations

Action E.4. Favoriser les commerces et services itinérants



Contexte et objectifs de l'action :

L'application du concept de « mobilité inversée » vise à développer des services mobiles pour les habitants du territoire en complément des solutions de mobilité durables. Des camions ou d'autres types de véhicule proposant différents services du quotidien (alimentation, réparation, service public, services de santé, culture, etc.) font partie des solutions possibles.

Les études portant sur les difficultés d'essor des activités itinérantes pointent généralement le manque de visibilité, la complexité des dispositifs, l'effort financier considérable sur fonds propres par les acteurs, le manque de soutien des collectivités et de formations adaptées aux problématiques de l'itinérance.

Pour autant, des initiatives existent. Les Maisons France Services proposent par exemple de l'itinérance 2 journées par semaine, ce qui permet de pallier le service tout numérique qui peut être rédhibitoire pour de nombreuses personnes. En outre, parmi les exemples locaux figurent le triporteur-transporteur du centre social de la Bugallière à Orvault, le véhicule numérique du centre social Tempo à Blain, le triporteur du centre social du Château à Rezé ou bien encore le centre social itinérant de Saint-Nazaire.

Apport de la concertation :

Cette action n'a pas été particulièrement plébiscitée lors des temps de concertation, et n'a ainsi pas pu bénéficier d'une qualification poussée, au-delà du fait que cela soit perçu comme une solution pour réduire le besoin de déplacement en zone rurale.



Action E.4. Favoriser les commerces et services itinérants

Mesure E.4.1. Soutenir / créer les initiatives de services itinérants permettant de rapprocher les services au plus près des habitants

Echanger avec les communes, avec les porteurs de projet et expérimenter des activités itinérantes

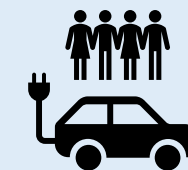
Dialoguer avec les communes et les structures de l'action sociale et acteurs économiques

Mettre en place une concertation avec les communes, les structures de l'action sociale (au premier rang desquelles la Mission locale de la Presqu'île Guérandaise) et les acteurs économiques afin d'identifier les besoins et les projets de services itinérants.

Soutenir les initiatives de commerces et services itinérants

Soutenir et expérimenter des commerces et services itinérants permettant de rapprocher les services des habitants (France Services itinérants, commerces ambulants, boulangeries itinérantes, etc.). Une autre logique, développée sur le territoire, consiste à passer commande auprès de la supérette pour une livraison.

En référence notamment à la « ville du quart d'heure » (voir mesure H.5.5.), cette mesure est pensée en lien étroit avec les directions du développement économique et de l'aménagement du territoire, en cohérence avec le SCoT et le PCAET.



Pilote de l'action



CapAtlantique

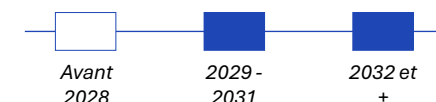
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes et CCAS
 - Ademe
- CCI Loire-Atlantique et Morbihan
- Fédération des centres sociaux et socioculturels de France

Evaluation des moyens et subventions possibles

- En fonction des appels à projets Etat et collectivités (par exemple le dispositif TENMOD de l'Ademe)

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de services développés, d'utilisateurs et d'acteurs

FICHES ACTIONS

F – Stationnement et livraisons



Sommaire



ACTION F1 : ENGAGER UNE RÉFLEXION SUR LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

- F.1.1. Réfléchir à la politique de stationnement dans les centralités et en périphérie immédiate pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs
- F.1.2. Travailler sur la qualité des stationnements voitures, en particulier lors de leur création ou de leur réaménagement

ACTION F2 : AMÉLIORER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

- F.2.1. Partager les bonnes pratiques de réglementation des livraisons à l'échelle de l'agglomération
- F.2.2. Améliorer le transport de marchandises en ville en encourageant les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités



Action F.1. Engager une réflexion sur la politique de stationnement



Contexte et objectifs de l'action :

La question du stationnement est **une conséquence directe de celle de l'usage de l'automobile**. En ce sens, elle est aussi un important levier pour accompagner et susciter les changements de pratiques.

Cette action vise donc à étudier les **leviers de la politique de stationnement** pour **faciliter ou contraindre le stationnement** dans différentes zones, et ainsi **faire changer des pratiques modales**, en cohérence avec les objectifs de la communauté d'agglomération.

Les politiques de mobilité ne devant pas être génératrices d'exclusion, la réflexion prendra en compte différents éléments pour **garantir une accessibilité adaptée au maximum aux situations individuelles**.

Apport de la concertation :

Dans l'enquête auprès des communes, 10 communes jugent le stationnement satisfaisant, bien que cela soit généralement plus compliqué durant la saison touristique.

Les améliorations à apporter qui ont été plébiscitées relèvent de la nécessité de réguler le stationnement dans les centres-bourgs, et de libérer de l'espace pour les modes actifs.



Action F.1. Engager une réflexion sur la politique de stationnement



Mesure F.1.1. Réfléchir à la politique de stationnement dans les centralités et en périphérie immédiate pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs

Cette mesure vise à engager **une réflexion sur la politique de stationnement automobile** qui favorise les transports collectifs et modes actifs. Un travail sur **l'offre et la tarification du stationnement** peut en effet avoir un fort impact sur les pratiques modales.

Il s'agit donc de **questionner la politique actuelle** pour identifier des pistes de solutions sur l'évolution des modalités de stationnement, en cohérence avec l'offre d'aménagements cyclables et de transports collectifs existante et projetée.

Quelques pistes de solution :

- Repenser **des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire** dans le but de **relocaliser des places** actuellement présentes à proximité des centres villes hors des centres urbains. On priorisera les places sur voirie afin de récupérer de l'espace pouvant être mutualisé entre tous les publics ;
- Entamer une réflexion sur **le nombre de stationnements par nouveau logement** créé dans les PLU en centres-villes et proche des zones bien desservies par les transports en commun, afin de là encore récupérer de la place sur l'espace public.

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

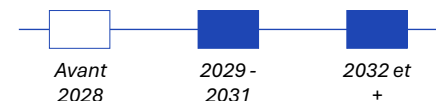
Indicateurs de suivi



■ Communes

- CapAtlantique
- Gestionnaires de voirie et d'équipements

■ Budgets communaux



- Enquêtes de rotation et d'occupation des espaces de stationnement (échantillonnage annuel)

Action F.1. Engager une réflexion sur la politique de stationnement



Mesure F.1.2. Travailler sur la qualité des stationnements voitures, en particulier lors de leur création ou de leur réaménagement

Cette mesure a pour objectif de **réaménager** (ou créer lorsque c'est nécessaire) des emplacements de stationnement incluant **davantage d'éléments issus de la conception orientée environnement**. On pourra ainsi retrouver différents aménagements :

- Une **végétalisation des emplacements** et/ou parking permettant le développement d'une certaine **biodiversité**, l'**ombrage naturel** de l'emplacement et la **qualité esthétique** de la zone utilisée. Il convient de veiller à une végétalisation adaptée (plantes en accord avec le contexte local, non exotiques, ainsi qu'une attention portée aux besoins en eau et au potentiel allergène) ;
- Bien **connaître le sol** au préalable (perméabilité, portance, profondeur de la nappe) pour des aménagements durables ;
- Un **revêtement** des sols avec des **matériaux perméables**, afin de limiter les phénomènes de ruissellement ;
- Une **alimentation aux énergies renouvelables** : des **ombrières photovoltaïques** pour les parkings de large superficie (obligatoires sur a minima la moitié des emplacements pour les parkings extérieurs de plus de 1 500 m²) et des **bornes de recharge électrique** directement alimentées par les énergies renouvelables (voir mesure E.1.1.) ;
- La mise en conformité réglementaire sur les **masques de visibilité**, qui veut la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont d'un passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 ;
- Appréhender les usages et besoins des autres modes afin de **limiter les conflits d'usage** (voir mesure C.1.1. sur la place dévolue aux modes actifs).

Pilote de l'action



- Communes

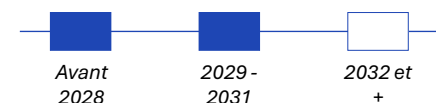
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- CapAtlantique
 - Cerema
- Commerçants

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budgets communaux

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de sites ayant fait l'objet d'une requalification

Action F.2. Améliorer le transport de marchandises en ville



Contexte et objectifs de l'action :

Le transport de marchandises représente un enjeu majeur pour les territoires, tant en termes de fluidité du trafic que d'impact environnemental et de qualité de vie des habitants. L'augmentation des flux logistiques, qu'ils soient liés à la livraison à domicile, à l'approvisionnement des commerces ou aux activités économiques locales, génère une hausse de la circulation des véhicules utilitaires et poids lourds (d'autant plus problématique en saison touristique), ainsi qu'une augmentation des émissions polluantes et des nuisances sonores.

Cette action vise à faire évoluer les pratiques et conditions de livraison pour réduire l'impact du transport de marchandises sur les habitants du territoire, et ainsi améliorer leur qualité de vie tout en réduisant l'impact environnemental du secteur.

Apport de la concertation :

Cette thématique a été fortement traitée par les participants aux temps de concertation en corrélation avec la saison touristique, durant laquelle il apparaîtrait intéressant de tenter d'harmoniser/organiser de manière plus efficace les horaires de livraison pour les communes littorales de l'agglomération.

**Le flux de marchandises dans la ville
c'est 15 à 20% du trafic routier**

Dont

50% sont liés aux achats des ménages
(déplacement d'achat et livraisons aux particuliers),

40% représentent des activités économiques
tous secteurs confondus

10% sont liés à la gestion urbaine
(déchets, BTP, déménagements)

Source : Ademe, 2021



Action F.2. Améliorer le transport de marchandises en ville



Mesure F.2.1. Partager les bonnes pratiques de réglementation des livraisons à l'échelle de l'agglomération

Le diagnostic a mis en évidence des réglementations de livraison entre les communes de CapAtlantique, seules quelques-unes disposant à ce jour de règles spécifiques.

Dans un contexte de développement des activités économiques, notamment touristiques et portuaires, cette situation plaide pour un partage des bonnes pratiques sur les réglementations à l'échelle intercommunale, afin de faciliter les flux de marchandises, d'**améliorer la lisibilité pour les professionnels** et de **limiter les conflits d'usage en milieu urbain**.

Communes	Réglementation en matière de livraison
Assérac	Non
Batz-sur-Mer	Non
Camoël	Non
Férel	Non
Guérande	Oui
Herbignac	Non
La Baule-Escoublac	Oui
La Turballe	Oui
Le Croisic	Non
Le Pouliguen	En réflexion
Mesquer	Non
Pénestin	Non
Piriac-sur-Mer	Oui
Saint-Lyphard	Non
Saint-Molf	Non

Source : Iter, diagnostic PDM CapAtlantique, 2025

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

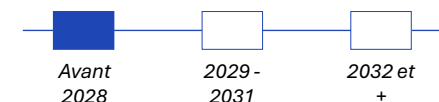
Indicateurs de suivi



CapAtlantique

- Communes
- Acteurs économiques
- Département de Loire-Atlantique

▪ xxxxx



- Nombre de réglementations communales sur le territoire

Action F.2. Améliorer le transport de marchandises en ville



Mesure F.2.2. Améliorer le transport de marchandises en ville en encourageant les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités

Le développement du commerce en ligne a entraîné une hausse significative du volume de produits livrés à domicile. C'est autant de circulation de **véhicules utilitaires et poids-lourds** au cœur des quartiers résidentiels et centre-bourgs. Le dernier kilomètre représente **la part la plus impactante du transport** sur les plans économique et environnemental. Cette problématique au cœur des enjeux logistiques a déjà été étudiée par le monde universitaire et industriel.

La mesure vise à encourager le développement de hubs logistiques de proximité, tout en observant une vigilance sur les *dark stores*. La mise en place d'hubs logistiques du dernier kilomètre a en effet pour objectif **d'atténuer les impacts de la gestion du « dernier kilomètre »** en adaptant les modalités de livraison, comme avec la mise en place **des méthodes de livraison décarbonées** à l'instar des véhicules électrique ou du vélo, le développement la livraison dans **des points relais ou directement en boutique** avec le « click and collect » (commande en ligne et retrait en magasin), mais aussi la possibilité de récupérer ses colis dans **des lockers dédiés**.

Pilote de l'action



- Communes

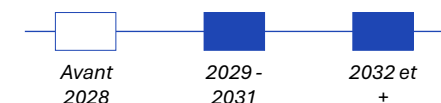
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- CapAtlantique
- Sociétés de transport de marchandises
- Commerçants

Evaluation des moyens et subventions possibles

- En fonction des appels à projets Etat et collectivités

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Trafic VUL et PL dans les centralités
- Nombre de hubs logistiques (points-relais, locker) disponibles

Action F.2. Améliorer le transport de marchandises en ville

Mesure F.2.2. Améliorer le transport de marchandises en ville en encourageant les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités

Programme InTerLUD+

Le programme InTerLUD+ est financé par les CEE et vise à accompagner les réflexions des acteurs publics et privés autour de la logistique urbaine pour en limiter les externalités négatives. Différents leviers d'actions sont identifiés dans le programme, à l'instar de réflexions sur la réglementation, sur le foncier logistique, les conditions de livraison, la transition énergétique et les logistiques spécifiques (e-commerce, artisans, logistique inverse, BTP, etc.).

InTerLUD+



Exemple de point dépôt locker



DES ACTEURS ENGAGÉS



42 collectivités engagées dans le programme InTerLUD



15 secteurs d'activités concernés* en lien avec la vente et la livraison de marchandises, les services, l'aménagement, les véhicules, les énergéticiens et les innovations

34 comités de pilotage organisés sur le sujet de la LUD

70 ateliers et groupes de concertation

+ de 1300 participants des secteurs publics et privés

UN ACCOMPAGNEMENT DÉDIÉ

26 diagnostics financés dans les collectivités accompagnées

12 postes de chargés de mission LU financés au sein des collectivités



122 chargés de mission des collectivités et **16** bureaux d'étude formés aux enjeux de la LUD et à la méthodologie InTerLUD

60 projets ou solutions de LUD référencés



22 ressources à destination des acteurs économiques (applications numériques, ressources pédagogiques, outils de l'apprenant)

Source : InTerLUD+



FICHES ACTIONS

G – Mobilité inclusive



Sommaire



ACTION G1 : TRAVAILLER SUR UNE OFFRE DE MOBILITÉ À DESTINATION DES PUBLICS LES PLUS VULNÉRABLES

- G.1.1. Adapter l'offre de mobilité sur le territoire aux différents publics empêchés
- G.1.2. Porter une réflexion en matière de tarification solidaire s'appuyant sur le niveau de ressources et pas seulement sur le statut



Action G.1. Travailler sur une offre de mobilité à destination des publics les plus vulnérables



Contexte et objectifs de l'action :

Pérenniser une offre de transports pour les publics les plus vulnérables sur la presqu'île guérandaise permettrait **de lutter contre l'isolement et de maintenir l'autonomie, notamment des personnes âgées**. Adapter la desserte, les horaires et les modalités d'accompagnement à leurs besoins facilite l'accès aux soins, aux services et aux lieux de sociabilité.

En parallèle, **une tarification solidaire basée sur le niveau de ressources**, et non uniquement sur le statut, garantit une meilleure équité entre usagers. Elle réduit le poids du coût des déplacements pour les ménages modestes et favorise l'usage régulier des transports collectifs. L'ensemble contribue à une mobilité plus inclusive et à une plus grande cohésion sociale à l'échelle du territoire.

Apport de la concertation :

Cette action est reliée à une thématique qui n'a pas fait l'objet d'enrichissement particulier lors de l'atelier stratégie, mais ont trouvé un certain écho lorsqu'il a fallu travailler collectivement sur leur déclinaison opérationnelle lors de l'atelier de concertation sur l'enrichissement des actions. Une forte attente a pu être exprimée sur le transport solidaire (avec tarification basée sur le quotient familial plutôt que le statut) et le transport à la demande pour les seniors sur le littoral.



Action G.1. Travailler sur une offre de mobilité à destination des publics les plus vulnérables



Mesure G.1.1. Adapter l'offre de mobilité sur le territoire aux différents publics empêchés

L'adaptation de l'offre au public seniors relèvent notamment des réalisations suivantes :

- Maintenir et adapter l'**offre de Transport A la Demande** pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les plus de 80 ans, en assurant la continuité du service et la qualité de l'accompagnement
- **Accompagner** les publics empêchés (communication ciblée, accompagnement personnalisé...)
- Déployer le **TAD au même tarif qu'un ticket unitaire des lignes régulières** dès juillet 2026 pour simplifier l'accès et renforcer l'équité tarifaire
- Améliorer l'**accessibilité PMR** des véhicules et des arrêts desservis par l'ensemble des services adaptés aux personnes âgées et retraitées
- Prendre en compte la **marchabilité** (proximité des arrêts, conditions de déplacement à pied) dans la planification des itinéraires, en particulier sur le littoral
- **Communiquer** activement, via l'action du délégataire et des initiatives propres en lien avec les structures sociales, sur l'offre TAD et le transport solidaire, en s'appuyant sur des supports clairs et accessibles (brochures, site internet, applications, contacts téléphoniques, agences mobiles...) (voir mesures H.2.1. et H.2.2.)
- Faire connaître les **initiatives locales** pour garantir un complément efficace à l'offre de transport public, notamment celles portées par les associations (transport d'utilité sociale)

Pilote de l'action



CapAtlantique

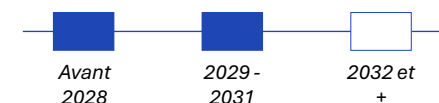
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- CCAS et acteurs de l'accompagnement social
 - Délégué
 - Départements

Evaluation des moyens et subventions possibles

- En fonction des appels à projets
 - Etat et collectivités
 - Moyens humains

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de personnes accompagnées
- Indicateurs du niveau d'offre TAD et locale solidaire

Action G.1. Travailler sur une offre de mobilité à destination des publics les plus vulnérables



Mesure G.1.2. Porter une réflexion en matière de tarification solidaire s'appuyant sur le niveau de ressources et pas seulement sur le statut

Sur le réseau actuel, la tarification sociale repose sur un dispositif à faire évoluer, issu de modalités historiques d'un dispositif départemental de la Loire-Atlantique de carte gratuite.

Ces mesures relèvent de la politique tarifaire de CapAtlantique sur son offre de mobilité, en accord avec les modalités du contrat de la délégation de service public, avec un déploiement envisagé en septembre 2027.

La réflexion en matière de tarification solidaire **s'appuierait sur le niveau de ressources et non seulement sur le statut**, ce qui offrirait la possibilité à l'ensemble des membres du foyer de bénéficier d'un titre dégressif. La plupart des gammes solidaires se base sur le quotient familial CAF (QF) pour définir les seuils de dégressivité. A ce titre, il serait opportun que **les seuils de QF soient réfléchis à l'identique ou en cohérence avec ceux de la gamme solidaire du réseau urbain voisin de Saint-Nazaire Agglo** (Ycéo) pour favoriser la cohérence tarifaire entre les deux réseaux.

Les communes de CapAtlantique peuvent ajouter à leur décision un niveau local d'aides mobilité réservées à leurs résidents en situation de précarité (RSA socle, AAH, bas revenus, seniors modestes, demandeurs d'emploi), délivrées par le CCAS après examen du dossier.

Pilote de l'action



▪ CapAtlantique

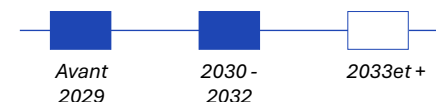
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Régions
- EPCI voisins
- Délégataire
 - CCAS

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude de faisabilité : 20 k€

Calendrier



Indicateurs de suivi

- **Taux de recours** : part des personnes éligibles qui détiennent effectivement un titre solidaire
- **Évolution de la fréquentation des bénéficiaires** : nombre de validations / voyages par mois et par bénéficiaire

Action G.1. Travailler sur une offre de mobilité à destination des publics les plus vulnérables

Mesure G.1.2. Porter une réflexion en matière de tarification solidaire s'appuyant sur le niveau de ressource et pas seulement sur le statut



Exemple de gamme tarifaire (Réseau urbain YCEO de Saint Nazaire Agglo)



Selon votre quotient familial (c'est-à-dire votre niveau de revenus), vous pouvez bénéficier d'une réduction sur les abonnements mensuels du réseau de bus Ycéo

- Illustration -

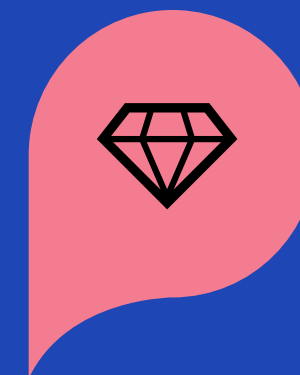
ABONNEMENT TARIFICATION SOLIDAIRE (Tarifs au 1er juillet 2025)	Quotient Familial (QF1) De 0 à 350	Quotient Familial (QF2) De 351 à 500	Quotient Familial (QF3) De 501 à 650	Quotient Familial (QF4) De 651 à 900
% de réduction	90%	75%	50%	25%
4-11 ans	1,55 €	3,88 €	7,75 €	11,63 €
12-17 ans	2,25 €	5,63 €	11,25 €	16,88 €
18-25 ans	2,25 €	5,63 €	11,25 €	16,88 €
26-59 ans	4 €	10 €	20 €	30 €
60 ans et +	2,55 €	6,38 €	12,75 €	19,13 €

Source : www.yceo-mobilite.fr



FICHES ACTIONS

H – Gouvernance : communication, animation, collaboration



Sommaire

ACTION H1 : COLLABORER

- H.1.1. Mettre en place un observatoire des mobilités permettant le suivi du PDM, incluant les thématiques d'atténuation et d'adaptation au dérèglement climatique
- H.1.2. Conforter le travail collaboratif avec les territoires et autres partenaires à l'échelle du bassin de mobilité

ACTION H2 : INFORMER ET COMMUNIQUER

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

ACTION H3 : ÊTRE UNE COLLECTIVITÉ EXEMPLAIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ BAS CARBONE

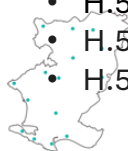
- H.3.1. Mettre en place une gouvernance permettant d'anticiper ou d'organiser l'adaptation des réseaux de mobilité vis-à-vis du dérèglement climatique
- H.3.2. A l'aide de cette nouvelle gouvernance mise en place, identifier plusieurs trajectoires climatiques et plusieurs niveaux de stratégie
- H.3.3. Inscrire des critères de résilience dans les cahiers des charges et la conception des projets
- H.3.4. Viser l'exemplarité de la collectivité

ACTION H4 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES SUR LE SUJET DE LA MOBILITÉ

- H.4.1. Soutenir le développement des plans de mobilité employeurs (accompagnement technique et méthodologique)

ACTION H5 : CONFORTER LE LIEN URBANISME-MOBILITÉ

- H.5.1. Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des services et équipements, notamment pour les solutions alternatives performantes
- H.5.2. Encourager la réalisation d'une OAP des PLU(i) thématique mobilité dans les plans locaux d'urbanisme, traduisant les objectifs du PDM
- H.5.3. Mettre en place une logique de normes de stationnement ou exigences de création de logements dans l'enveloppe urbaine et limiter le stationnement sur voirie
- H.5.4. Eviter l'augmentation du nombre de logements dans les zones affectées par les nuisances sonores
- H.5.5. Conforter ou améliorer les politiques urbaines favorisant l'accessibilité au quart d'heure dans les cœurs de bourg



Action H.1. Collaborer



Contexte et objectifs de l'action :

Une prise en compte systémique des enjeux socio-environnementaux et économiques est essentielle pour la mise en place et l'amélioration des initiatives de mobilité sur le territoire de CapAtlantique. Fondée sur le partage et la valorisation de la donnée, la collaboration joue un rôle crucial dans la réussite de la stratégie de mobilité. Il convient donc d'interroger les différents niveaux de collaboration, ainsi que les outils et thématiques du travail en commun.

Apport de la concertation :

De manière générale, il a été complexe d'aborder les enjeux de gouvernance lors des temps de concertation pour les participants, cela nécessitant une mise à plat pédagogique répétée des compétences des collectivités et engagements de toutes les parties prenantes. Néanmoins, la réflexion autour des enjeux de collaboration avec des territoires voisins a permis d'identifier particulièrement les communes de Saint-Nazaire et Nantes comme stratégiques et prioritaires en matière de coopération, à de nombreuses reprises. Par ailleurs, certaines associations relatives à des usages précis (notamment vélo) ou le conseil de développement ont émis le souhait d'être associés à des échanges ou points d'étape sur l'avancement des projets.



Action H.1. Collaborer

Mesure H.1.1. Mettre en place un observatoire des mobilités permettant le suivi du PDM

L'objectif de cette mesure est d'**assurer la gestion, la structuration et la valorisation des données liées à la mobilité** (transports collectifs, vélo, randonnée, jalonement, stationnement...) et de jouer un rôle pivot entre les services internes, les partenaires institutionnels et les prestataires pour garantir la qualité, la diffusion et l'exploitation des données. Cet observatoire permettra de comprendre le fonctionnement et l'évolution des mobilités et d'évaluer l'efficacité de la politique publique.

- Créer un observatoire des mobilités : il s'agit de créer le dispositif permettant la collecte des données, sur divers thématiques/référentiels : véhicules individuels, transport en commun, mobilités actives, stationnement, données climatiques et environnementales...
- Rendre ces données fiables et réutilisables disponibles au plus grand nombre, en communiquant régulièrement auprès des acteurs au sein et à l'extérieur du territoire
- Créer un groupe de suivi afin de suivre l'évolution du PDM sur le territoire

La donnée est ainsi considérée comme vecteur d'information pour les usagers, de communication, de promotion et de collaboration. Elle est aussi vectrice de décision interne, de suivi et de qualité de service (expérience usagers et amélioration continue). Elle renvoie à la fois au suivi de l'offre et à l'analyse de la demande, à travers des sources et outils variés (valorisation des résultats d'enquêtes, Maas, SIG et productions de cartes...).



Pilote de l'action



CapAtlantique

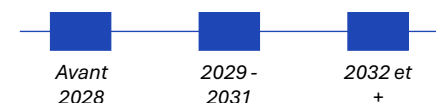
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes, Départements, Régions, EPCI, gestionnaires de voirie
 - Agence d'urbanisme
 - Délégué
 - Associations usagers

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines dédiées
 - Etudes

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Suivi annuel des données et de l'évolution du PDM (y compris évaluation à 5 ans)
- Jeux de données mis en opendata

Action H.1. Collaborer

Mesure H.1.2. Conforter le travail collaboratif avec les territoires et autres partenaires à l'échelle du bassin de mobilité



Afin de garantir une offre de mobilité cohérente et adaptée aux besoins, CapAtlantique déploie une **approche collaborative à plusieurs périmètres**, mobilisant des cercles d'acteurs variés selon l'échelle des enjeux :

- À l'échelle du **bassin de mobilité élargi** : une coordination renforcée avec les territoires voisins et partenaires (dont la Région Bretagne, le département du Morbihan et Arc Sud Bretagne) via le Contrat Opérationnel de Mobilité et le Comité des Partenaires, incluant acteurs économiques et associations ;
- À l'échelle des **projets** : une logique de cercles de concertation thématiques circonstanciés, intégrant l'expertise d'usage (associations, usagers, citoyens et acteurs socio-économiques...) et les retours d'expérience d'autres territoires (voyages d'étude et retours d'expérience entre élus par exemple) ;
- À l'échelle **bilatérale** : des travaux plus ciblés avec les partenaires concernés, selon les opportunités et les priorités identifiées.

Cette gouvernance pensée en cercles concentriques permet d'articuler vision stratégique, co-construction des solutions et actions opérationnelles, pour une mobilité plus intégrée et efficiente.

Pilote de l'action



CapAtlantique

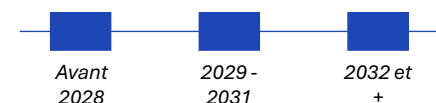
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- EPCI, Régions, Départements, gestionnaires de voirie et autres membres du comité des partenaires

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines dédiées

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de projets multi-partenariaux

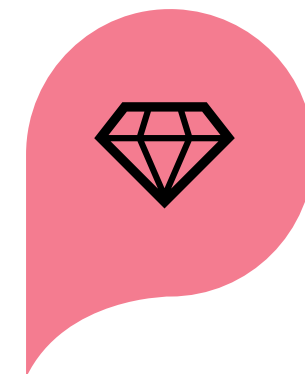
Action H.2. Informer et communiquer

Contexte et objectifs de l'action :

La mise en place d'infrastructures en lien avec la mobilité durable a pour vocation de permettre l'accès à la mobilité à tous les publics. Pour arriver à une utilisation optimale des différents dispositifs, il faut que les habitants de l'Agglomération aient la connaissance des services et aménagements disponibles. La **méconnaissance** des dispositifs de mobilité est une cause récurrente de la **désertion** de ces derniers, faute **de communication ou de clarté**. L'objectif de cette action est de **proposer une stratégie d'information et de communication** à destination des habitants, afin de permettre à ces derniers un accès facilité aux différents dispositifs de mobilité sur l'ensemble du territoire.

Apport de la concertation :

L'information et la communication relatives aux mobilités sur le territoire ont été régulièrement identifiées comme leviers à activer et à améliorer. L'atelier stratégie a notamment permis de qualifier le besoin de création d'une plateforme unique d'information et de le placer en deuxième position des actions les plus attendues.



Action H.2. Informer et communiquer

Mesure H.2.1. Structurer une stratégie de communication auprès des usagers pour accompagner un changement des pratiques de mobilité



Structurer et mettre en place une stratégie de communication misant sur plusieurs médias et types de communication

Pour être efficace, une stratégie de communication doit être lisible, largement diffusée, et adaptée selon les publics. On retrouve un large panel **d'actions de communication et informations** déclinables selon le type de public visé, que ce soit de l'ordre de **l'information simple et permanente** ou de **l'événementiel**, à travers les **canaux numériques** (mesure H.2.2.), **print et présentiels** :

- Des **journées d'actions**,
- Des **affichages** de type **carte** ou **affiche de présentation**,
- Une **communication innovante**,
- Des **films**,
- Un relai par **les médias locaux**.

Afin d'augmenter les chances d'atteindre le public, on recommandera d'associer plusieurs de ces actions. Il est nécessaire de garder au maximum un langage courant compréhensible de tous et également un affichage très visuel et épuré, pour attirer le regard sans noyer l'information (principes de la méthode FALC par exemple).

La **communication de terrain** repose principalement sur les ressources des agences mobiles, du conseil en mobilité et des offices de tourisme.

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

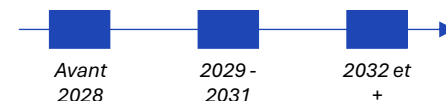
Indicateurs de suivi



■ CapAtlantique

- Délégué
- OTI et communes
- Associations locales
- Commerces (pour l'affichage dans les lieux de passages notamment)

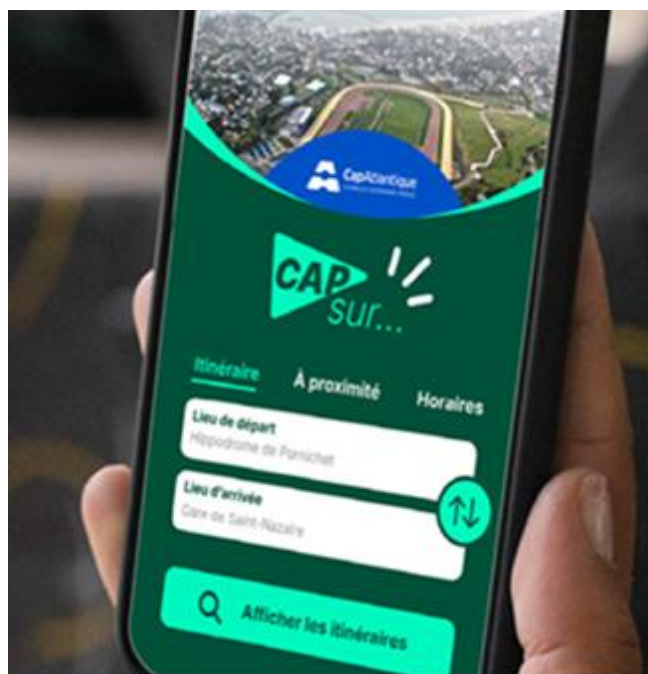
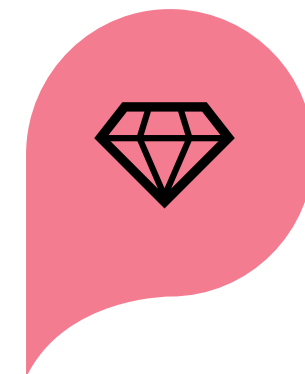
- Ressources humaines
- En fonction des appels à projets Etat et collectivités



- Nombre d'actions déployées sur le territoire
- Nombre d'événements organisés et nombre de participants

Action H.2. Informer et communiquer

Mesure H.2.1. Structurer une stratégie de communication auprès des usagers pour accompagner un changement des pratiques de mobilité



L'application mobile dédiée à la mobilité

Source : CapAtlantique



Affiche de communication sur l'intégration tarifaire locale à l'été 2025

Source : CapAtlantique

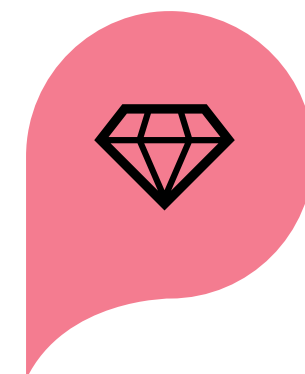


Action H.2. Informer et communiquer

Mesure H.2.2. Développer les formats numériques pour communiquer et proposer des solutions simples pour accéder à l'offre

Parmi les pistes identifiées sur les canaux numériques, avec l'appui du Maas, figurent les éléments suivants :

- Déployer des **QR codes aux arrêts de transport**, sur les pôles d'échanges et dans les lieux stratégiques (mairies, offices de tourisme, équipements publics...) ;
- Renvoi des QR codes vers le **nouveau site internet du réseau** de mobilités et vers l'**application mobilités** (au 1^{er} janvier 2026), avec un accès direct aux horaires, plans et informations sur le trafic ;
- Harmoniser la **charte graphique** et les messages numériques pour garantir une information lisible et cohérente sur l'ensemble du territoire ;
- Relayer et centraliser l'ensemble des supports numériques sur le **site internet de CapAtlantique** ;
- Prévoir des **supports complémentaires** pour les publics peu à l'aise avec le numérique (affichage simplifié, information en mairie, accompagnement ponctuel) ;
- Faire vivre une **dynamique** sur **les réseaux sociaux**.



Pilote de l'action



■ CapAtlantique

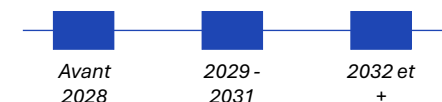
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Déléguataire
 - OTI
 - Communes
- Associations locales et commerces

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines
- En fonction des appels à projets Etat et collectivités

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre d'actions déployées sur le territoire

Action H.2. Informer et communiquer

Mesure H.2.3. 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

S'assurer de proposer une offre lisible aux habitants

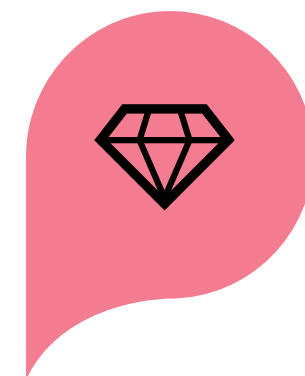
Si les enjeux de **la visibilité et de la lisibilité de l'offre** sont généraux, ils s'appliquent tout spécialement au TAD et au transport solidaire. Dans un premier temps, il conviendra de recenser toute l'offre de TAD et de transport solidaire existante sur le territoire. On engage ensuite si nécessaire un **groupe de travail** pour revoir l'organisation horaire et géographique du transport. Pour l'offre locale solidaire, on pourra aussi réévaluer son adéquation selon **les communes du territoire** (ajout ou élargissement d'un service) et réévaluer **les publics visés** par cette offre (voir mesure G.1.1.).

A noter que deux temps forts à court terme participent de la visibilité accrue :

- Préparer et accompagner le **déploiement de la nouvelle identité du réseau de mobilité**, afin de renforcer la visibilité et la cohérence de l'offre sur l'ensemble du territoire.
- Mettre en place une **campagne de communication structurée** au printemps 2026, avec un relais les années suivantes, pour promouvoir l'ensemble des services et dispositifs disponibles, sensibiliser les publics aux nouveautés et améliorer la lisibilité de l'offre pour tous les habitants et visiteurs.

Communiquer et informer le public sur ces dispositifs

A l'aide de la stratégie évoquée précédemment, **diffuser les informations** sur le réseau TAD aux membres de l'agglomération, en précisant la couverture géographique par ce transport des communes non desservies par le transport urbain. Pour l'offre locale solidaire, il s'agit de **communiquer sur les ayants droit** bénéficiant de la prise en charge à domicile ou de la gratuité, et **des accompagnements possibles**.



Pilote de l'action



■ CapAtlantique

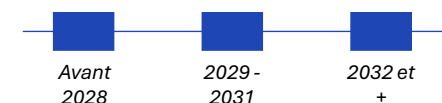
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Déléguataire
 - OTI
 - Communes
- Associations et autres acteurs de l'accompagnement social

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines
- En fonction des appels à projets Etat et collectivités (programme Tims par exemple)

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre d'actions déployées sur le territoire sur le TAD et le transport solidaire

Action H.3. Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone

Contexte et objectifs de l'action :

Dans le contexte du dérèglement climatique (canicules, inondations, submersions, épisodes météorologiques extrêmes), cette action engagera CapAtlantique dans des réflexions et des actions d'adaptation. Elle consiste aussi à développer et valoriser des **actions « exemplaires »**, au niveau de la collectivité elle-même, en particulier dans les pratiques des agents. Cette vision peut permettre d'entraîner des changements à l'échelle du territoire et **crédibilise les actions portées par CapAtlantique** envers les citoyens. Pour convaincre les habitants de changer leurs habitudes de déplacement, il est en effet indispensable de montrer que la collectivité elle-même adopte des pratiques plus vertueuses.

Apport de la concertation :

Les différentes rencontres de la concertation relèvent la nécessité pour la collectivité d'être modèle sur la thématique des mobilités bas carbone. Si un consensus est trouvé sur la décarbonation de la flotte publique, l'idée est surtout que l'agglomération puisse servir de « laboratoire » ou de vitrine, tout en notant à travers certaines contributions qu'il faut être nuancé et faire la part des choses entre incitation et obligation, notamment dans la relation avec les autres collectivités que sont les communes membres de l'agglomération.

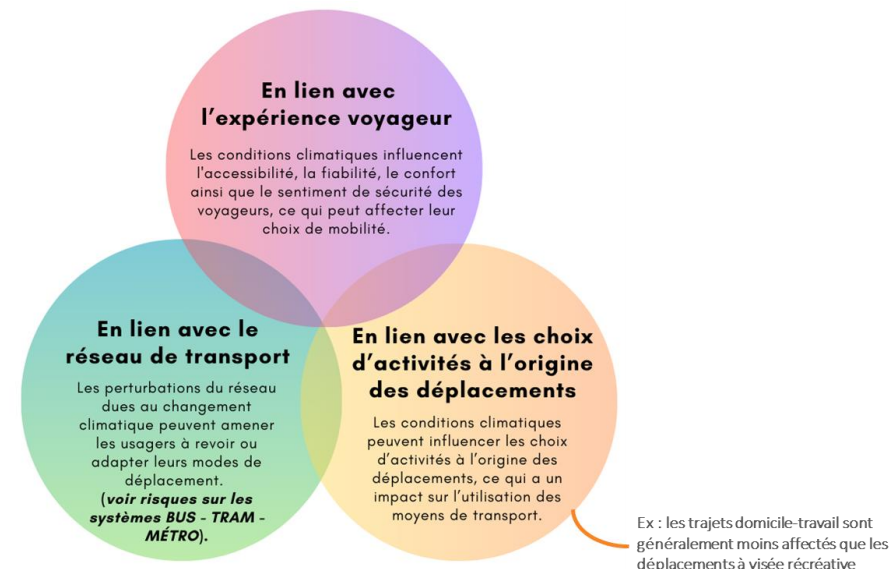


Action H.3. Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone

Mesure H.3.1. Mettre en place une gouvernance permettant d'anticiper/organiser l'adaptation des réseaux de mobilité vis-à-vis du dérèglement climatique

CapAtlantique engagera une **réflexion politique** visant à mieux anticiper et organiser l'adaptation des réseaux de mobilité. Cette démarche s'inscrira en cohérence avec le PCAET et autres documents communautaires (Budget vert, SPASER, Plan Intercommunal de Sauvegarde ...), dont la gouvernance et les modalités de coordination mises en place serviront de base.

Fixer un périmètre précis ainsi que des objectifs et des limites constitue l'une des premières étapes de la stratégie d'adaptation, avant celle du repérage des compétences de chaque acteur. La **coordination d'une cellule de pilotage efficiente** entre la communauté d'agglomération, les communes, les exploitants de réseaux et les services de gestion de crise devra être recherchée.



Source : Climate Adaptation Consulting

Pilote de l'action



■ CapAtlantique

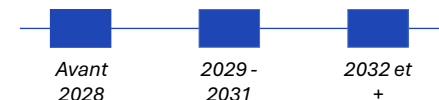
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Délégué
- Services et organismes de l'Etat (DGSCGC, Dreal, Ademe et Cerema)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Budget vert de CapAtlantique
- Cohérence avec le PCAET

Calendrier



Indicateurs de suivi

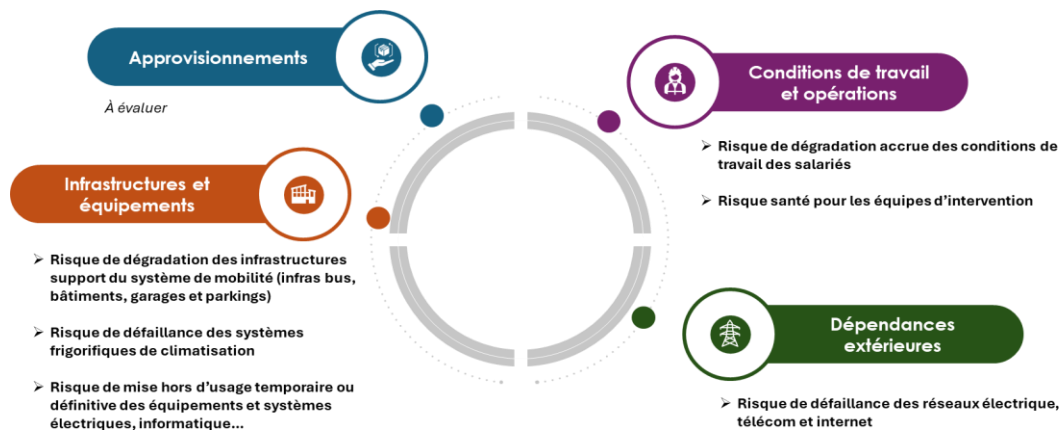
- Réunion et production de l'instance de gouvernance

Action H.3. Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone

Mesure H.3.2. A l'aide de cette gouvernance, identifier plusieurs trajectoires climatiques et plusieurs niveaux de stratégie

En lien étroit avec le délégataire, et dans le sillage de la stratégie d'adaptation du trait de côte, les réflexions stratégiques pourraient notamment porter sur :

- l'**identification des réseaux**, infrastructures et services sensibles aux aléas climatiques, en s'appuyant sur l'expertise du délégataire et sur la connaissance du territoire par CapAtlantique
- l'élaboration d'un **schéma d'adaptation du PDM**, intégrant des mesures de continuité de service, de repli ou d'adaptation temporaire de l'offre
- la définition d'un **protocole d'alerte** et d'information en cas d'événement climatique impactant les déplacements et les services de mobilité, en lien avec les supports d'information aux usagers



Source : Iter, 2025

Pilote de l'action



■ CapAtlantique

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Délégataire
- Services et organismes de l'Etat (DGSCGC, Dreal, Ademe et Cerema)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines et études associées

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Adoption d'une stratégie

Action H.3. Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone

Mesure H.3.3. Inscrire des critères de résilience dans les cahiers des charges et la conception des projets



Cette mesure vise l'**optimisation opérationnelle par les normes et les données climatiques**, notamment à travers des actions suivantes :

- Intégrer des exigences de résilience climatique dans les **cahiers des charges et marchés publics** (travaux, fournitures, services), en lien avec les risques identifiés sur le territoire (canicules, inondations, submersions, vents extrêmes)
- Faire évoluer les **normes internes et processus d'achat** afin d'imposer la prise en compte des conditions climatiques futures dans les spécifications techniques (choix des matériaux, résistance thermique, conditions d'exploitation, maintenance), en lien avec le SPASER
- Exiger du délégataire, des fournisseurs et prestataires qu'ils **démontrent la compatibilité des solutions** proposées avec les scénarios climatiques futurs et la stratégie du PICS, notamment pour les infrastructures de mobilité et les véhicules
- Appuyer la **conception des projets** sur des données et projections climatiques de référence (scénarios officiels de la Stratégie nationale bas carbone) et en intégrant la préservation des trames verte et bleue dans les tracés (logique de la priorité à l'évitement), afin d'adapter le dimensionnement, les équipements et les modalités d'exploitation/d'entretien dès la phase de conception
- Mettre en place un **contrôle interne** lors des phases de validation des projets et des achats pour vérifier l'intégration effective des critères de résilience.

Cette mesure s'inscrit aussi dans le cadre du **budget vert** sur les dépenses de mobilité, en lien avec le pôle interne sur l'énergie et le climat.

Pilote de l'action



■ CapAtlantique

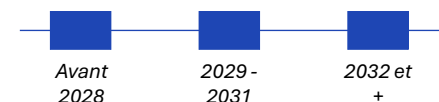
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Délégataire et prestataires
- Services et organismes de l'Etat (DGSCGC, Dreal, Ademe et Cerema)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Indicateurs du budget vert et du PCAET

Action H.3. Être une collectivité exemplaire en matière de mobilité bas carbone

Mesure H.3.4. Viser l'exemplarité de la collectivité

Poursuivre la transition des flottes de véhicules de service

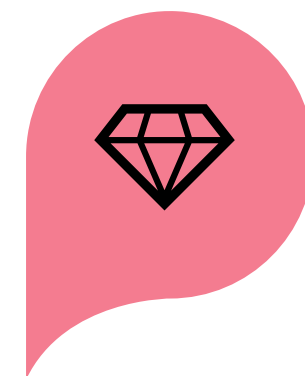
CapAtlantique poursuivra le renouvellement progressif de sa flotte de véhicules de service vers des véhicules à faibles émissions (≤ 50 g CO₂/km), en cohérence avec sa Programmation Pluri annuelle des Investissements. Cette démarche intégrera des réflexions sur l'optimisation des usages, la mutualisation des véhicules et l'incitation des communes à engager ou poursuivre des démarches similaires lorsqu'elles disposent de flottes de service. Elle est par ailleurs adossée à une réflexion globale sur le déploiement des infrastructures de recharge sur les sites de la collectivité et sur la mise à disposition de solutions adaptées (cartes, abonnements).

Former et sensibiliser élus et agents aux mobilités durables

CapAtlantique ambitionne de former à minima l'ensemble des élus et agents du territoire aux enjeux des mobilités durables, notamment via l'organisation de fresques de la mobilité, afin de mieux comprendre les impacts de la mobilité et d'identifier des leviers concrets de réduction de l'empreinte carbone. Des formations complémentaires pourront être proposées en fonction des besoins (éco-conduite, prise en main de véhicules électriques, accompagnement au changement...).

Conforter, suivre et valoriser l'exemplarité de la collectivité

Des indicateurs de suivi seront mobilisés, notamment la part de la flotte de la collectivité composée de véhicules bas carbone et l'évolution annuelle des émissions associées, afin de mesurer les progrès réalisés et de valoriser l'exemplarité de la collectivité à l'échelle intercommunale. La **réalisation d'un Plan de mobilité d'administration** (en lien avec le nouveau siège) et la participation aux challenges régionaux sont d'autres pistes envisageables.



Pilote de l'action



CapAtlantique

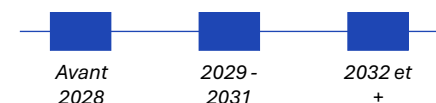
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
 - Ademe
- TE44 et Morbihan Energies

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines et matérielles internes

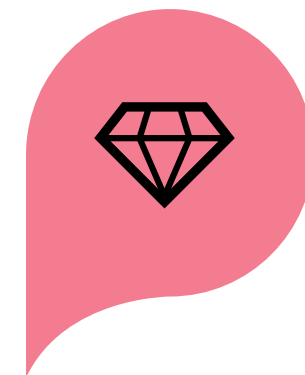
Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre d'événements internes sur la mobilité durable
 - Part de la flotte à faibles émissions

Action H.4. Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité



Contexte et objectifs de l'action :

Les déplacements domicile-travail constituent des marqueurs importants des dynamiques quotidiennes de mobilité. L'objectif de cette action est d'inciter les employeurs à engager une réflexion stratégique, notamment des démarches de plans de mobilité afin de mieux comprendre les déplacements de leurs collaborateurs mais également de mieux les informer, les conseiller sur tous les aspects liés à la mobilité au travail. Le rôle de CapAtlantique et du délégataire, pour cette action sera de **se positionner en tant qu'informateur, promoteur des démarches des employeurs et appui technique sur la mobilité au travail**. L'action vise à optimiser les déplacements liés à l'activité d'un établissement ou groupe d'établissements (trajets domicile-travail, déplacements professionnels, livraisons et transport de marchandises...) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, à réduire l'impact de la mobilité en favorisant les véhicules plus « propres » mais aussi en développant de nouveaux modes de travail (travail à domicile par exemple). A travers l'amélioration des conditions de mobilité, c'est la qualité de vie au travail de manière générale qui est améliorée.

Apport de la concertation :

La concertation (entretien avec les acteurs) a permis de mettre en exergue le **manque de centralisation de l'information** sur les solutions de mobilité existantes, des **réflexions** sur les plans de mobilité employeurs mais des **limites importantes dans l'accompagnement**, le **peu de clubs d'entreprises** structurés sur le territoire **et d'initiatives** d'étude ou de planification des mobilités par les principaux acteurs économiques locaux. Elle a également plébiscité l'action de l'agglomération pour impulser une dynamique collective.



Action H.4. Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité

Mesure H.4.1. Soutenir le développement des plans de mobilité employeurs (accompagnement technique et méthodologique)

Inciter, être facilitant et en appui des employeurs sur des questions techniques et juridiques

Inciter à la réalisation de Plans de Mobilité Employeur (PdME) et de Plan de Mobilité Employeur Commun (PdMEC)

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer dans leurs négociations annuelles obligatoires (NAO) un volet mobilité. A défaut l'élaboration d'un PdME s'impose. Avec l'appui du service développement économique de CapAtlantique, il s'agira d'une prise de contact auprès des employeurs du territoire pour lesquels il serait intéressant de encourager à réaliser un PdME (à minima les entreprises de plus de 50 salariés). Un chef de projet doit être désigné en interne afin de suivre l'élaboration (état des lieux, plan d'action), la mise en œuvre des actions et leur évaluation.

Impulser une cellule de conseil en mobilités

Afin d'accompagner les employeurs publics et privés du territoire dans leurs problématiques, un conseil en mobilités pourra être impulsé par CapAtlantique via son délégataire par exemple, à l'instar de celui de la Direction de la mobilité et des transports de la Saint Nazaire Agglo. L'objectif est d'apporter un soutien méthodologique aux employeurs, de proposer des outils clé en main et de faire émerger des solutions de déplacement via la diffusion et la communication sur l'offre existante et les services proposés. CapAtlantique pourra s'appuyer sur les nombreuses ressources et initiatives, notamment mises en place par les CCI et l'Ademe.

Pilote de l'action



■ CapAtlantique

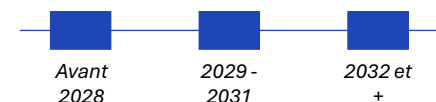
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Délégataire
- Employeurs privés et publics, clubs d'entreprises du territoire
 - 2 CCI
 - Ademe

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines et moyens du délégataire

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de démarches PdME/PdMEC menées sur le territoire et nombre de salariés concernés

Action H.4. Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité

Mesure H.4.1. Soutenir le développement des plans de mobilité employeurs (accompagnement technique et méthodologique)



le Forfait Mobilités Durables

Légifrance
Le service public de la diffusion du droit

Corpus législatif et réglementaire

https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000039666655


MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

FAQ sur le FMD par le Ministère de la Transition écologique

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/faq-forfait-mobilites-durables-fmd>



Boîte à outils de l'Ademe (Centre de ressources Mobilité employeur)

<https://employeursprocovoiturage.ademe.fr/centre-de-ressources-mobilite-durable-employeur/preparer-des-nao-mobilite/>


Urssaf
Au service de notre protection sociale

Notes de l'Urssaf sur les frais de transport domicile-travail

<https://www.urssaf.fr/accueil/employeur/beneficier-exonerations/frais-professionnels.html>

Guides, boîtes à outils et FAQ


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité



Plan national covoiturage du quotidien

<https://employeursprocovoiturage.ademe.fr/centre-de-ressources-mobilite-durable-employeur/>


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Entreprendre.Service-Public.fr
Le site officiel d'information administrative pour les entreprises

<https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/N32303>

Quelques sources utiles sur les mobilités au travail (Iter, 2025)



Action H.5. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Contexte et objectifs de l'action :

Afin d'augmenter progressivement la place des mobilités alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien intra et inter-EPCI, il est nécessaire de ne pas seulement penser l'aménagement en termes de mobilité, mais aussi d'urbanisme. Dans ce cadre, la planification est essentielle pour disposer d'une vision globale et sur le long terme permettant d'anticiper la future mise en œuvre des projets.

En cohérence avec le SCoT (PAS et DOO) et avec le triptyque du Projet de territoire, cette action vise à favoriser un cadre de vie harmonieux en articulant urbanisme, logement accessible et mobilité durable, au service de tous les habitants du territoire. Il est dès lors important que les réflexions puissent être menées et partagées entre les différents acteurs, à différentes échelles (action H.1.).

Apport de la concertation :

Sur cette action très spécifique techniquement, à la croisée d'autres compétences au-delà des mobilités, l'atelier stratégie a notamment permis de relever un consensus pour favoriser l'idée d'une « ville du quart d'heure », en densifiant l'habitat plutôt près des pôles de transports collectifs.



Action H.5. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Mesure H.5.1. Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des services et équipements, notamment pour les solutions alternatives performantes



Recentrer, renforcer l'urbanisation autour des services de mobilité existants, performants et à forte accessibilité permet d'agir sur plusieurs axes :

- **Optimiser l'utilisation** des services et équipements existants
- **Eviter le déploiement de nouvelles infrastructures** et ainsi **limiter les coûts** d'investissement parfois importants
- **Réduire les besoins** en déplacements

L'objectif ici est également de **préserver les secteurs aujourd'hui non urbanisés** en se **concentrant sur les services et équipements existants**, tels que les transports en commun, les itinéraires cyclables, et plus globalement les services visant une réduction du besoin de déplacement. On veillera à intégrer ces principes dans les projets urbains menés sur le périmètre de CapAtlantique.

Pilote de l'action



CapAtlantique

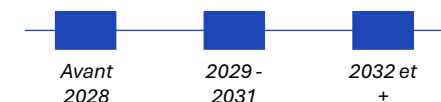
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Gestionnaires de voirie
- Porteurs de projets

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Cohérence avec le SCoT et les PLU

Calendrier



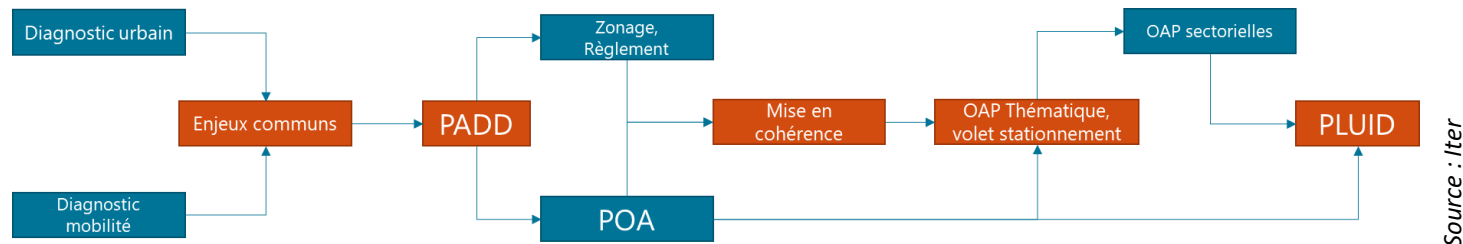
Indicateurs de suivi

- Taux de densification au niveau des services et infrastructures existants

Action H.5. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Mesure H.5.2. Encourager la réalisation d'une OAP des PLU(i) thématique mobilité dans les plans locaux d'urbanisme, traduisant les objectifs du PDM

CapAtlantique encouragera **l'intégration des enjeux de mobilité** dans les **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) des PLU(i)**, afin de traduire concrètement les objectifs du PDM dans les documents d'urbanisme. En s'appuyant sur les outils de planification existants, la collectivité veillera à **anticiper les besoins futurs** en matière de déplacements, notamment par l'identification de réserves foncières pour les aménagements cyclables, les cheminements piétons, les pôles d'échanges, les espaces de stationnement et les évolutions de la voiture partagée. CapAtlantique assurera un **rôle de vigilance et d'accompagnement** auprès des communes afin de **garantir la cohérence** entre les projets d'aménagement, les documents d'urbanisme et les actions prévues au PDM.



Pilote de l'action



CapAtlantique

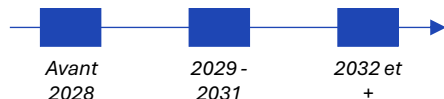
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Porteurs de projets

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre d'OAP intégrant la thématique des mobilités durables

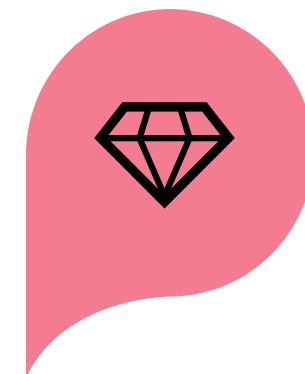
Action H.5. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Mesure H.5.3. Mettre en place une logique de normes de stationnement ou exigences de création de logements dans l'enveloppe urbaine et limiter le stationnement sur voirie

L'objectif de cette mesure est d'agir au niveau de la réglementation existante à l'échelle intercommunale (souvent au sein du **PLU**) afin de **limiter le stationnement** en général, et plus particulièrement **sur la voirie**, où il occupe une grande partie de l'espace disponible. A titre d'exemple, les actions suivantes peuvent être envisagées :

- Une limitation des normes dans les centres-villes bien desservis par les transports collectifs ;
- la création d'une zone tampon abaissant l'offre de stationnement à moins de 300 m d'une gare ou des arrêts stratégiques des lignes du réseau ;
- un ajustement du nombre de places de stationnement disponibles par type de logement.

La limitation de l'occupation de la voirie pourra permettre **le développement d'espace neutralisés, végétalisés et adaptés aux modes actifs**, tout en **désengorgeant les villes** et **limitant la pollution atmosphérique**.



Exemple d'aménagement réalisé à Lille, rue du Faubourg de Roubaix. Crédits photo Mathieu Chassagnet

Source : Cerema actualité, « Stationnement et déconfinement : Un nouveau regard pour réinventer l'espace public »

Pilote de l'action



- Communes

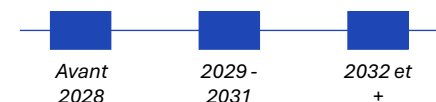
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- CapAtlantique
- Gestionnaires de voirie
 - Bailleurs

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etudes dédiées

Calendrier



Indicateurs de suivi

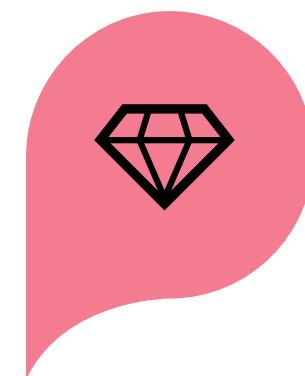
- Nombre de créations d'emplacements sur voirie évitées en comparaison avec la réglementation actuelle

Action H.5. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Mesure H.5.4. Eviter l'augmentation du nombre de logements dans les zones affectées par les nuisances sonores

Considérant l'impact sur la santé et la biodiversité du bruit généré par le fort trafic automobile sur les voiries structurantes, cette mesure vise à **engager une réflexion pour la recherche de solutions de prévention**, notamment en n'augmentant pas la population soumise à ces nuisances (à des niveaux impactant pour la santé) dans le territoire. Il s'agit donc de :

- **Réaliser des cartes de bruit stratégiques** le long des grandes infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que sur les zones à forte fréquentation, et réaliser un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement**
- **Identifier les zones** avec un niveau d'intensité sonore **dépassant le seuil de confort autorisé**
- **Organiser l'urbanisation de ces zones** de façon à limiter voir éviter la conception de nouveaux logements soumis à des nuisances sonores
- **Favoriser l'éloignement, la création de zones dites « tampons » et d'autre innovations** permettant l'isolation sonore des habitations, dans le cas où ces dernières se révéleraient proches des zones de nuisance sonore



Pilote de l'action



■ Gestionnaires de voirie

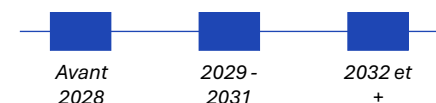
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Départements
- CapAtlantique
- Bureau d'étude acoustique

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Ressources humaines et études dédiées

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Taux de densification dans les zones avec un niveau d'intensité sonore dépassant le seuil de confort autorisé

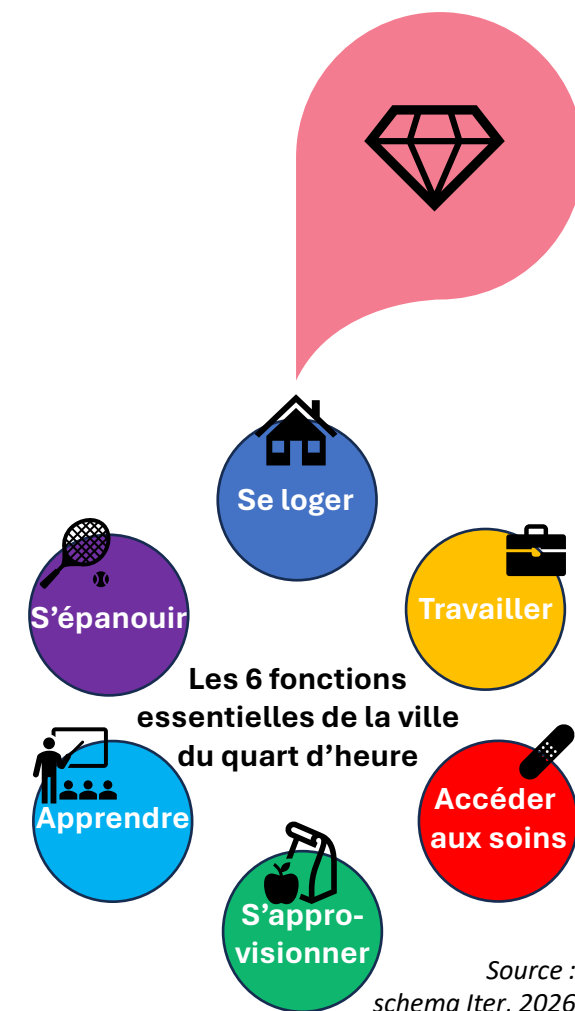
Action H.5. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Mesure H.5.5. Conforter ou améliorer les politiques urbaines favorisant l'accessibilité au quart d'heure dans les cœurs de bourg

Les centres-villes sont régulièrement soumis à des conditions de déplacement contraignantes, générant également une forte pollution atmosphérique. La mise en place de la ville dite « **du quart d'heure** » vise à **favoriser l'accessibilité aux services urbains en 15 minutes** pour un maximum d'usagers. Elle doit répondre à 6 fonctions essentielles : se **loger**, **travailler**, accéder **aux soins**, s'**approvisionner**, **apprendre** et accéder à des activités favorisant **l'épanouissement**.

Les enjeux du logement sur le territoire, notamment pour les saisonniers, avec des incidences directes sur les déplacements, constituent un exemple parmi d'autres de la **transversalité de la thématique des mobilités**.

L'objectif de cette mesure est donc **d'instaurer ou améliorer les politiques urbaines favorisant ce modèle dans le Projet de territoire**. Le PAS du SCoT vise en outre à « *promouvoir un aménagement équilibré, en rapprochant logements, emplois et services, et en encourageant les mobilités douces et collectives pour réduire la dépendance à la voiture individuelle* ». Ces politiques faciliteront les déplacements non motorisés, en particulier dans les communes disposant d'une desserte ferroviaire.



Source :
schema Iter, 2026

Pilote de l'action

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

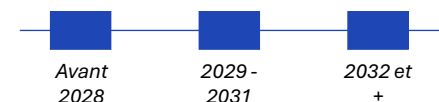
Indicateurs de suivi



- Communes

- CapAtlantique
- Cerema et Ademe

- En fonction des appels à projets Etat et collectivités



- Temps de trajet vers les principaux services (via cartes isochrones)

SYNTHESE GENERALE



Parts modales : quels objectifs se fixer dans le cadre du PDM ?

Contexte et objectif :

Les données de mobilité du territoire de la presqu'île guérandaise datent de l'Enquête Ménages Déplacements Grand Territoire (EMDGT) de Loire-Atlantique en 2015. Ces éléments anciens ne permettent pas d'avoir une analyse précise des impacts du PDM, les pratiques de mobilité ayant évolué sur la dernière décennie. L'objectif sera de réanalyser ces éléments à la réception des résultats de l'EMC² de 2025 (en cours de stabilisation).

Réévaluation des objectifs de parts modales et analyse des impacts de la mise en œuvre du PDM à 10 ans:

Sur la base de l'EMD de 2015, complétée des analyses basées sur la répartition modale de données plus récentes de 2020⁽¹⁾, des hypothèses de parts modales ont été produites liées à la mise en œuvre du PDM à 2036. Les évolutions de parts modales sont basées sur des hypothèses moyennes différentes à l'échelle nationale (CEREMA, ADETEC, FNAUT...) sur des agglomérations de taille moyenne et proches de celles de Saint Nazaire Agglomération (PDU 2020 -2030). Ces évolutions de parts modales ont pris en compte les hypothèses d'évolution en termes de volumes de déplacements et de km-passagers par mode à 2036. Pour rappel, Le SCOT approuvé le 18/12/2025 vise une population comprise entre 80 000 et 85 000 habitants à l'horizon 2035 (76 000 en 2021), en cohérence avec les tendances récentes de croissance.

L'annexe explicative du projet précise que cet objectif est construit à partir de l'hypothèse haute de l'Insee, complétée pour tenir compte de l'attractivité résidentielle actuelle.

(1) www.diagnostic-mobilité – Cet outil bénéficie du soutien de l'ADEME dans le cadre de l'appel à communs Résilience des territoires. Il est actuellement expérimenté dans le cadre du dispositif d'accompagnement à la réalisation de PDMS/SDMA de l'ADEME.



Parts modales : quels objectifs se fixer dans le cadre du PDM ?

Il est envisagé :

- Une réduction de la part modale de la voiture (conducteur) de **7,4 points** (soit de **57,6 %** à **50,1 % en 2036** - EMD 2015 est à environ 60 %),
- Une réduction de la part modale de la voiture (passager) de **2 points** (soit de **12,4 %** à **10,4 % en 2036** - EMD 2015 est à environ 16 %),
- Une augmentation de la part modale de la marche de **4,5 points** (soit de **20,2 %** à **24,5 % en 2036** - EMD 2015 est à environ 16 %),
- Une augmentation de la part modale du vélo de **2 points** (soit de **2,6 %** à **5 % en 2036** - EMD 2015 est à moins de 3 %),
- Un maintien de la part modale des 2 roues motorisés (soit **0,7 % en 2036** - EMD 2015 est à moins de 1 %),
- Une augmentation de la part modale du transport collectif de **3 points** (soit de **6 %** à **9 % en 2036** - EMD 2015 est à moins de 4 %),
- La part modale « autre » (0,5 %) est non évaluée.

Les résultats de l'EMC² réalisée entre septembre 2024 et mars 2025 permettront de connaître ces évolutions et d'avoir l'état initial de la mobilité avant la mise en œuvre du PDM avec les indications suivantes :

- **Mise à jour des taux de mobilité quotidienne par rapport à l'EMD 2015** : nombre de déplacements, distances parcourues, répartition par mode (voiture, TC, vélo, marche...), des distances, des temps moyens de déplacements et des parts modales,
- **Mise à disposition des données DEEM** (non intégrées précédemment dans les EMD) qui correspondent aux résultats du Diagnostic Énergie-Émissions des Mobilités : consommations énergétiques (souvent en tonnes équivalent pétrole), émissions de polluants (CO, COV, NOx, etc.) et de gaz à effet de serre.

À l'issue de la réception des résultats de l'EMC², CapAtlantique engagera **une analyse complémentaire au PDM** qui comportera deux registres :

- **La mise à jour des évolutions des parts modales**, en tenant compte des ambitions du SRADDET et des objectifs réalisables par le territoire dans le cadre de l'élaboration de son premier PDM.
- **La quantification des différents volets environnementaux** : trafic, bruit, qualité de l'air, dispersion des polluants (cf – Rapport environnemental)



Tableau de synthèse des actions du PDM

Une synthèse au format tableur, dont un extrait est présenté ci-dessous, constitue un document annexe au présent plan d'actions.

Axe thématique	N° action	Intitulé action	Référence scénario	N° mesure	Intitulé mesure	Pilote de la mesure	Partenaires	Evaluation des moyens	Calendrier court terme (avant fin 2026)	Calendrier moyen terme (2027 - 2029)	Calendrier long terme (2030 et +)	Indicateurs de suivi
A - Transports collectifs routiers	A.1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs	Scénario socle	A.1.1	Développer une offre urbaine plus performante pour répondre aux besoins de déplacement à l'échelle de l'Agglomération	Cap Atlantique	Délégataire (partenaire technique)	Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur le PPI				Km commerciaux produits par an. Nombre de voyages et abonnés (validation billettique / montées estimées). Taux de charge moyen (voyageurs / capacité)
			Scénario socle	A.1.2	Adapter l'offre pour permettre des possibilités de déplacements en transports collectifs aux horaires pendulaires	Cap Atlantique	Délégataire (partenaire technique)	Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur le PPI				Km commerciaux produits par an. Nombre de voyages (validation billettique / montées estimées). Taux de charge moyen (voyageurs / capacité)
			Scénario ambitieux modes actifs / transports collectifs	A.1.3	Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire	CapAtlantique, Régions	Saint Nazaire Agglomération Délégataire (partenaire technique) Régions EPCI limitrophes	Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI				Km commerciaux produits par an. Nombre de voyages (validation billettique / montées estimées). Taux de charge moyen (voyageurs / capacité)
			Scénario ambitieux bas carbone	A.1.4	Décarboner le parc de véhicules de transport en commun	CapAtlantique	Délégataire (partenaire technique)	Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI				Nombre et part des véhicules à faibles émissions dans la flotte Km commerciaux produits par an par les véhicules à faibles émissions
	A.2	Renforcer les liaisons vers les gares	Scénario socle	A.2.1	Développer l'offre de transport en correspondance entre les trains et les bus	CapAtlantique et Régions	Saint-Nazaire Agglomération Délégataire (partenaire technique) SNCF	\$Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI				Taux de correspondance train-bus Nombre de voyages (validation billettique / montées estimées) entre les gares
			Scénario ambitieux modes actifs / transports collectifs	A.2.2	Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures	Régions et EPCI	Régions SNCF EPCI					Nombre de services et de voyages reliant ces gares extérieures
			Scénario ambitieux modes actifs / transports collectifs	A.2.3	Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare pour une logique pendulaire et en période touristique	CapAtlantique et EPCI	EPCI Délégataire SNCF	Budget annexe de la collectivité de 85 M€ sur les 7 ans en fonctionnement (2026-2032) et 30 M€ sur la PPI				Niveau de service des liaisons commune/gare