



COMPTE-RENDU DE L'ATELIER STRATEGIE
CONCERTATION PDM CAPATLANTIQUE LA BAULE-GUERANDE AGGLO
12 JUIN 2025

Version	Auteur	Partenaire
Du 19/06/2025	Loïc COISSIN	ETHICS Group

LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

- Présenter les résultats du diagnostic du territoire,
- Partager les enjeux identifiés sur le territoire et les pistes de solutions associées,
- Préparer les étapes suivantes : identifier des scénarii d'amélioration et de transformation de la mobilité, identifier les solutions prioritaires ou les pistes à approfondir.

INTERVENANTS

- Xavier LEQUERRE, Adjoint au Maire de La Baule-Escoublac, chargé de la participation citoyenne, qualité de vie, circulation, transports, plage et quartier d'Escoublac.
- Loïc COISSIN, Animation du temps de plénière : ETHICS Group en animation générale (Maître de cérémonie).
- Jean-Jacques ROBIN, présentation des éléments techniques et réponse aux questions des participants, ITER.

LIEU ET HEURE

- Guérande, grande salle du Best Western hôtel de la Cité, le 12 juin de 09h30 à 12h00

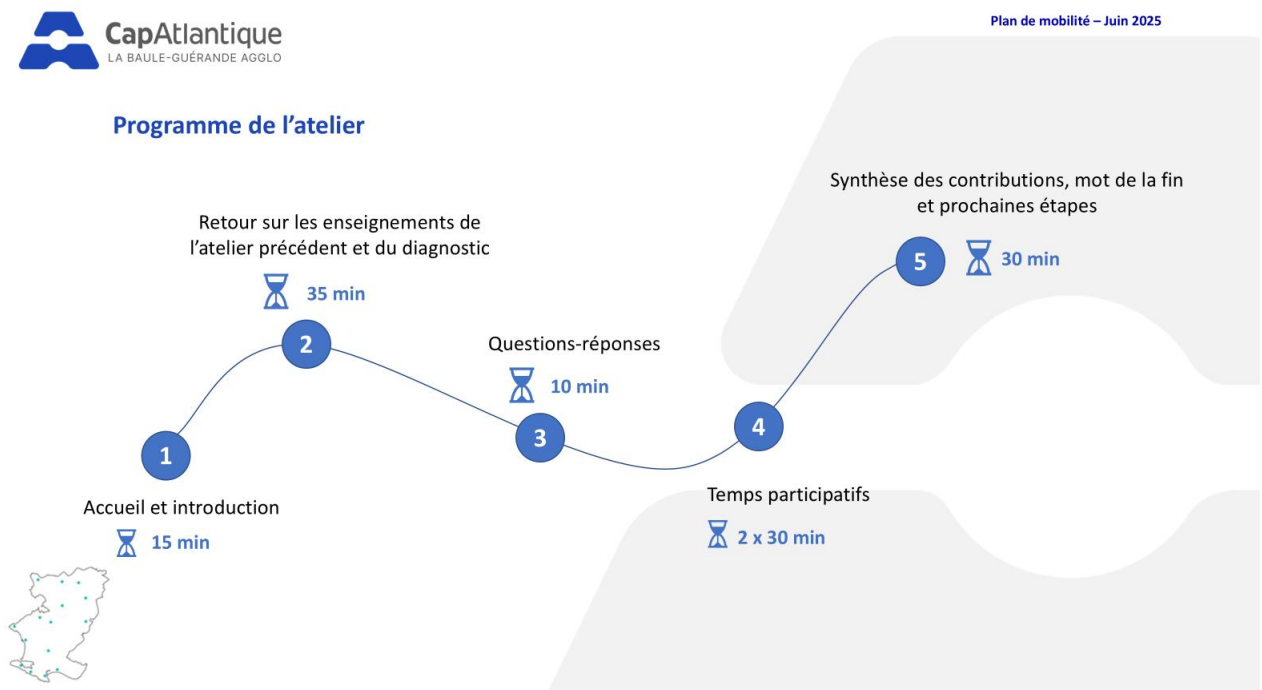
MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION

Xavier LEQUERRE, Adjoint au Maire a ouvert cet atelier en rappelant le contexte et les ambitions de la rencontre du jour.

Il a précisé que la concertation souhaitée par l'agglomération est un facteur clé de réussite sur le Plan De Mobilité, en vue d'une validation administrative mais aussi d'une mise en œuvre opérationnelle qui devra vivre grâce aux remontées terrains.

Pour les 10 ans à venir, l'ambition qui se traduira dès 2026 prendra forme avec un réseau de nouvelles mobilités (appuyé par la future délégation aux services publics). Parallèlement, un comité des partenaires (COPAR) va voir le jour pour arriver à identifier des enjeux de mobilité quotidienne mais aussi touristique, en tenant compte de facteurs divers tels que le dérèglement climatique, le vieillissement de la population, la précarité énergétique, conjugués à des attentes très présentes des habitants. Il va falloir réfléchir tous ensemble aux possibilités pour les projets de demain.

Loïc COISSIN, animateur ETHICS Group, présente ensuite l'ordre du jour de cette rencontre :



Un rappel de la méthodologie générale, en 3 phases, est proposé :

- Phase 1 : Diagnostic et état initial de l'environnement (clôturée à l'occasion de l'atelier du 6 mars dernier).
- Phase 2 : Proposition des scénarii et élaboration de la stratégie mobilité (ouverte aujourd'hui par cet atelier et complétée cet été lors d'info'mobiles pour venir obtenir un regard terrain), avec affinage à l'automne lors d'un séminaire dédié.
- Phase 3 : Elaboration du programme d'actions du Plan de mobilité, à l'automne pour avoir une opérationnalité quasi instantanée en 2025-2026.

TEMPS 1 – DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

Loïc COISSIN, a ensuite présenté les grands enseignements de l'atelier de concertation de la phase 1, qui rendait compte de la phase de diagnostic.

Retour sur les faits saillants de l'atelier de concertation du 6 mars

- 1 atelier qui avait réuni 35 participants (37% d'élus, 29% de techniciens, 23% de partenaires institutionnels, 11% de partenaires associatifs)
- 3 grands thèmes questionnés :
 - Circulation, stationnement et mobilités partagées
 - Transports collectifs
 - Mobilités actives

Le bilan : un besoin de s'exprimer ressenti

Un besoin de se retrouver, partager expériences et questionnements.

- Partage des difficultés du quotidien
- Un engagement profond qui se traduit en matière d'ambitions
- Des attentes exprimées côté actions concrètes et solutions

Une analyse qualitative riche :

- Dépendance à la voiture individuelle > stationnement
- Infrastructures > pistes cyclables, parkings, aménagements PMR
- Accessibilité aux gares ferroviaires
- Absence d'intermodalité facilitée
- Intérêt croissant pour les mobilités douces

Zoom n°1 : les mobilités actives

Besoins :

- Signalétique
- Sécurité & conflits d'usage
- Intermodalité
- Stationnement

Zoom n°2 : les mobilités partagées

Suggestions :

- Encouragement covoiturage (solution technique)
- Aménagements dédiés
- Sensibilisation & éducation

Zoom n°3 : les transports collectifs

Besoins :

- Amélioration de la cohérence de la programmation (qualitative) et développement de l'offre (quantitative)
- Amélioration de la communication
- Solution technique en matière de multimodalité
- Aménagements favorisant l'accès des PMR

Jean-Jacques ROBIN, du bureau d'études ITER, est ensuite revenu sur les conclusions du diagnostic du territoire, dont il rappelle que c'est un écosystème, avec des solutions qui vont devoir être en accord avec ses caractéristiques, internes et externes.

Ci-dessous les points clés de sa présentation.

Un territoire caractérisé par une population vieillissante

- Un littoral caractérisé par un pourcentage élevé de résidents de plus de 60 ans (près de 50 % en moyenne), dont les mobilités doivent être adaptées.

- Les communes de l'est du territoire marquées par un taux de population supérieur à 60 ans plus modéré.
- Une moyenne dans l'agglomération (41,2 %) supérieure à la moyenne nationale (26,1 %).

Les ménages multi-motorisés

- Un littoral qui possède un taux de multi-motorisation plus faible que l'est du territoire.
- A Guérande, 46 % de ménages multi motorisés et 35 % à La Baule.
- **Des ménages fortement multi-motorisés, en particulier à l'est du territoire (61 % à Saint-Lyphard, 54 % à Herbignac...).**
- En parallèle, une utilisation croissante des véhicules sans permis chez les jeunes, mais aussi chez les personnes âgées, est constatée sur le territoire (déplacement vers les établissements secondaires notamment).
- **De nouvelles formes de mobilité naissantes sur le territoire. Elles interrogent les problématiques de partage de l'espace public pour des espaces initialement non pensés pour accueillir ces types de véhicules, et qui questionnent le maintien de la culture de la voiture, sous une forme nouvelle.**

Les ménages non-motorisés

- La part des ménages « captifs » (sans véhicule) représente environ 2 759 ménages (soit 7 % du total) et 70 % d'entre eux sont des retraités
- Une diminution depuis 15 ans du nombre de personnes non motorisés (11 % en 2009)
- 79 % des personnes sans véhicules résident dans les 5 communes du sud littoral (de La Turballe à La Baule)
- Un enjeu de répondre au besoin des personnes non véhiculées soit environ 5 645 personnes dont 3 890 personnes âgées, 1 275 actifs et 480 personnes sans activité
- Les communes du Croisic et du Pouliguen, de petite superficie et qui fonctionnent en cœur de bourg, et disposent d'une gare permettent un taux de non-motorisation plus élevé que les autres communes

Les pôles générateurs de déplacements (en cohérence avec le SCOT)

- Une concentration des pôles générateurs de déplacements à La Baule et Guérande
- Mais aussi sur le littoral sud (Le Pouliguen, La Croisic, Batz-sur-Mer) et à Herbignac et La Turballe

Des trafics routiers importants, et une accidentologie qui touche les modes actifs

- Des trafics routiers importants
- Une part de poids-lourd élevée entre Guérande et Herbignac en particulier (8%)
- **1/3 des accidents impliquent les modes actifs.** Une concentration de l'accidentologie à La Baule et sur les grands axes (RD774 notamment)

Des pratiques de covoiturage

- Une aire de covoiturage par commune (à l'exception de Mesquer)
- En 2024, les trajets les plus covoiturés recensés sur les plateformes¹ :
- **Guérande <> Montoir-de-Bretagne** (5 000 trajets)
 - **Guérande <> Saint-Nazaire** (4 480)
 - La Baule <> Saint-Nazaire (2 240)
 - La Baule <> Montoir-de-Bretagne (1 580)
 - Guérande <> Herbignac (1 090)

¹ Source : Observatoire du covoiturage.

Attention, ces données représentent seulement **4 %** des pratiques de covoiturage globales (une majorité de pratiques de covoiturage effectuées de manière informelle).

Le réseau de transport de l'Agglomération réinterrogé

Un réseau qui va être **réinterrogé** en raison de la dissolution du Syndicat mixte des transports : **création d'une nouvelle offre de transports en commun en 2026**, gérée par une Délégation de service public (DSP).

Au 1er septembre 2025, il sera question de :

Lignes régulières

- **Lignes régulières à vocation scolaire :**
 - Pôle Le Pouliguen, La Baule, Pornichet
 - Collèges de Guérande et primaires du mercredi midi
 - Lycées de Guérande et primaires de Camoël et Pénestin
 - Collèges d'Herbignac et primaires d'Herbignac et Férel
- **Transport à la demande** (TAD Arrêt à Arrêt)
- **Le transport des Personnes à Mobilité réduite** (TPMR)

A l'horizon 2026, le réseau sera **restructuré** :

- Lignes régulières restructurées
- Lignes à vocation scolaire restructurées
- Le service flexible à la demande
- Le transport des Personnes à Mobilité réduite (TPMR)

L'écosystème cyclable existant et en projet

Des aménagements cyclables :

La carte ci-contre représente les aménagements **d'intérêt communautaire**.

Des aménagements déjà existants, quelques aménagements pour le quotidien et d'autres dédiés au tourisme.

Des aménagements en site propre ou itinéraires sur voirie partagée, et de nombreux **projets cyclables** sur le territoire.

Des services cyclables :

Sur l'ensemble du territoire :

- Location de vélo à assistance électrique moyenne et longue durée (VélYcéo),
- Du stationnement cyclable

Dans certaines communes :

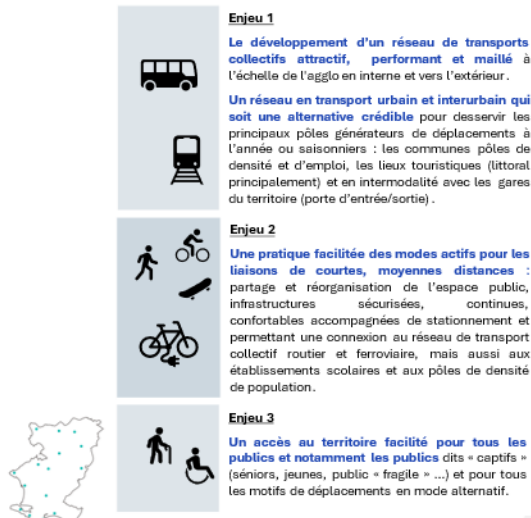
- La Baule : vélos en libre-service et bornes de gonflage autonome
- Port de Piriac-sur-Mer : location de vélos à assistance électrique par Loire Atlantique Nautisme

L'intermodalité

Des pôles d'échanges multimodaux :

- Le **PEM de La Baule** (gare routière et ferroviaire, stationnement voiture et vélo sécurisé...)
- La **plateforme multimodale d'Athanor à Guérande** (correspondance de multiples lignes de transport, parking de 300 places gratuites dont 9 PMR, accessibilité PMR)
- Des études autour d'un **PEM** en gare routière **d'Herbignac**

Les principaux enjeux du PDM



Enjeu 4

Favoriser l'intermodalité sur le territoire : au niveau des gares et arrêts de transport structurants. Favoriser les changements de mode aux nœuds de mobilité (PEM de La Baule, plateforme de Guérande, et projet de PEM d'Herbignac), mais aussi sur d'autres lieux stratégiques (pôles touristiques, centre des communes) pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle thermique.

Favoriser le **stationnement** voiture et vélo sécurisé sur les nœuds multimodaux pour favoriser l'intermodalité.

Autres enjeux transversaux



Enjeu 5

Favoriser les mobilités vers les pôles principaux du territoire (La Baule, Guérande, Herbignac, Saint-Lyphard), mais aussi vers les **métropoles extérieures**, tout en offrant une **desserte à minima aux communes plus isolées** (communes du nord du territoire). Il s'agit ici de favoriser les mobilités à travers les transports collectifs, les mobilités partagées, les modes actifs, etc.

Autres enjeux transversaux



Enjeu 6

Sensibiliser, acculturer les populations (résidents comme visiteurs) à la **mobilité durable et accompagner les changements de pratiques** (mobilité active, mobilité partagée, valorisation de l'offre de transports ...) : animation sur la thématique au grand public, **accompagnement des entreprises** (PME), etc.

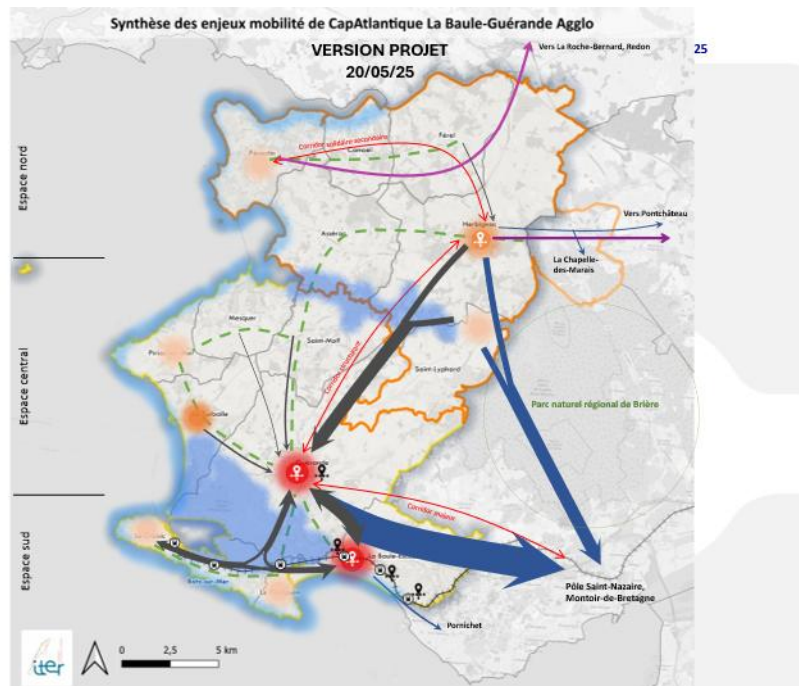
Autres enjeux transversaux



Enjeu 7

Une meilleure prise en main du sujet de la mobilité des acteurs locaux et une meilleure **intégration de la mobilité dans les projets urbains** (ex : emplacement, stationnement, réservé dans les PLU).

Engager à l'issue du PDM un travail collaboratif avec les territoires voisins et les partenaires à l'échelle du bassin de mobilité.



TEMPS 2 – QUESTIONS ET REPONSES

Question d'un participant : « C'est compliqué, nous venons des communes rurales du nord du territoire, empêcher les gens de prendre la voiture ça va être compliqué.... Surtout sur le volet de la santé/médical, nous avons beaucoup de personnes d'un certain âge, ce n'est pas négligeable »

Réponse de Iter : « C'est vrai que ce n'est pas évident, nous pouvons trouver des solutions de mutualisation : transport à la demande... mais c'est sûr que ça demande de perdre un peu de liberté individuelle. Sur certains déplacements, si nous nous interrogeons tous, nous pourrions trouver des déplacements qui pourraient être mutualisés. Au travers des modes actifs, si les infrastructures sont là, je pense que ça va se développer sur les prochaines années. »

Question d'un participant : « Sur les zones où il va y avoir pas mal d'emplois, les salariés sont éloignés car l'habitat est difficilement accessible, nous avons vu un public fragile, les travailleurs, et par rapport à toutes les personnes qui pourraient travailler mais qui ont des problèmes de mobilité, qu'est-ce que nous proposons pour eux ? Il faudra se poser ces questions-là, ceux sont des personnes qui ont besoin d'un soutien, des besoins spécifiques. »

Réponse de Iter : « C'est aussi la question de l'employabilité, de l'aspect des fonciers, ce sont des questions intéressantes. »

Question d'un participant : « Je représente les associations vélo. Nous sommes plutôt en phase avec les enjeux identifiés dans le diagnostic. Pour nous la problématique d'usage, un peu conflictuelle avec les Paludiers, les axes nord-sud, est-ce que c'est quelque chose qui va être intégré dans la réflexion stratégique ? »

Réponse de Iter : « Oui, c'est ressorti dans les conflits d'usage, il faudra l'intégrer dans la réflexion sur les solutions. »

Question d'un participant : « Concernant l'axe du nord du territoire, est-ce que nous ne pourrions pas dans les enjeux envisager de faire une liaison entre la grande route Vannes-Nantes ? Je ne sais pas ce qui existe en termes de navettes/bus mais ce serait intéressant d'envisager un point de connexion avec une plateforme de bus. Beaucoup de gens résidants dans le nord du territoire quand ils reviennent de Nantes rentrent par le nord du territoire. »

Réponse de Iter : « Nous sommes sur des éléments sur lesquels l'Agglomération n'a pas de compétences, nous sommes entre deux régions. »

Question d'un participant : « Je m'interroge sur la non-mobilité, comment éviter que les gens se déplacent, est-ce que c'est envisagé de réfléchir à des services mobiles ? »

Réponse de Iter : « Ce sera justement abordé dans le temps participatif »

Question d'un participant : « Sur le sujet des rabattements, est-ce que vous avez ressorti la part des actifs qui vont travailler sur Vannes ou sur Nantes ? »

Réponse de Iter : « Vers Nantes, vers Vannes, c'était assez faible, c'est pour ça que ça interroge sur le type d'offre à proposer »

Question d'un participant : « Sur le ferroviaire, on se rend compte que les trains sont rapidement saturés, est-ce que ça fait partie du périmètre ? Comment vous associer vélo/train ? »

Réponse de Iter : « La question de l'accès aux trains, de voir des moyens supplémentaires, fait partie des négociations qu'il pourrait y avoir avec l'ensemble des autorités, ça fera partie des actions portées au niveau partenariale. »

Intervention d'un participant : « Sur le rabattement, sur la RN165, en termes de rabattement, il y a un enjeu de coopération à la fois politique mais aussi technique sur ces sujets, pour pouvoir les développer à moindre coût. À Saint-Nazaire, la virgule est en cours de réflexion, nous avons des problématiques très similaires. »

Question d'un participant : « Ce serait intéressant de savoir si on fait des priorités, et quels sont les besoins les plus urgents. Vous avez parlé d'accès aux soins, beaucoup de gens ne font pas de prévention aux hôpitaux parce qu'ils n'ont pas de moyens de mobilité pour s'y rendre, les PMR, les gens qui ne peuvent pas s'acheter des voitures, les familles nombreuses.... C'est très compliqué. Le train la difficulté c'est en sortant du train comment se rendre à la destination du lieu de rdv ? Parfois c'est plus long que le trajet en train. Réfléchir à tous les moyens pour faciliter l'accès. »

Réponse de Iter : « Vous avez raison, vous touchez du doigt l'accessibilité, la facilité, ça fait partie des ambitions de ce PDM. Il faut savoir comment nous les structurons. »

TEMPS 3 – TEMPS PARTICIPATIF

1ère étape : Enrichissement

Un temps participatif est proposé au public afin de prendre connaissance des pistes de solutions proposées par le bureau d'études Iter, sur la base du diagnostic et des enseignements de l'atelier de concertation du 06/03 dernier.

Ces pistes de solutions sont rattachées à des axes, qui découlent directement des enjeux présentés lors du temps précédent.

Ces axes sont au nombre de 7 :

- Transport collectif routier et ferroviaire
- Modes actifs (vélo, marche à pied)
- La voiture autrement : mobilités partagées, décarbonées, et non-mobilité
- Mobilité inclusive
- Stationnement, livraison
- Développer et améliorer l'intermodalité
- Gouvernance : communication, animation, collaboration



Plan de mobilité – Juin 2025



1h20

Les règles de la concertation : 1er temps

Objectif : découverte et enrichissement des enjeux issus de la phase précédente

- **4 tables**, chacune traitant des enjeux spécifiques
- **1 animateur** fixe par table
- **4 tours** de 20 minutes
- **Contributions attendues** : remarques, avis, reformulations, bonifications, questionnements...
- **Règles d'or** : écoute active et respect du temps de parole



Résultat complet de l'enrichissement des pistes de solutions présentées aux participants

2ème étape : Priorisation

Afin de se projeter sur un début de priorisation, il est proposé au public de "voter" pour les actions qui leur semblent les plus importantes à mettre en œuvre, à l'aide de 10 gommettes remises à chacun.e, à répartir librement sur l'une ou l'autre des actions traitées dans le temps précédent. Il ne s'agit en aucun cas d'une prise de décision, ou de vérité absolue, mais bien d'un exercice qui permet de dégager des tendances et qui alimenteront la réflexion lors de l'analyse des données obtenues durant cet atelier, et qui seront réutilisées lors des étapes suivantes.



Plan de mobilité – Juin 2025



10 minutes

Les règles de la concertation : 2e temps

Objectif : dessiner un début de priorisation

- **10 gommettes** par personne
- **Usage libre par chacun.e** : 1 gommette sur 10 actions différentes, 10 gommettes sur la même action...



Résultat de la priorisation par pondération (multiplication du nombre de points par le nombre de votants, pour marquer les écarts) :

N°	Piste de solution	Rattachée à l'axe	Nombre de points	Nombre de votants	TOTAL POINTS
2.3	Travailler sur un maillage cyclable intercommunal du territoire pour les déplacements quotidiens et de loisirs : réviser le schéma cyclable, affirmer les lignes structurantes à l'échelle de la communauté d'agglomération	Modes actifs (vélo, marche à pied)	10	6	60
7.2	Faciliter l'accès à l'information sur les différents dispositifs de mobilité (et d'aides à la mobilité) relevant de différents acteurs, par exemple par la mise en place d'une plateforme d'information unique sur la mobilité par CapAtlantique (pour les résidents comme visiteurs, spécifiques à chaque	Gouvernance : communication, animation, collaboration	8	6	48

	public, jeunes, actifs, personnes âgées, publics en situation de précarité...) : développer une offre de conseil en mobilité adapté aux publics				
4.1	Adapter l'offre de mobilité sur le territoire aux personnes âgées et retraités (en particulier sur le littoral) afin de leur assurer une offre répondant à leur besoin : accessibilité PMR, marchabilité, communication sur l'offre TAD et le transport solidaire : initiatives locales et Titifloris,	Mobilité inclusive	6	6	36
5.1	Réflexion sur la politique de stationnement (offre et tarification) dans les centralités et en périphérie immédiate pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs	Stationnement, livraison	6	6	36

Ces 4 actions se dégagent de la cinquantaine de pistes de solutions portées à la connaissance des participants ([résultat complet à consulter sur le site de la concertation](#)).

RESTITUTION ET CONCLUSION

Les prochaines étapes sont rappelées (info'mobiles estivales puis séminaire scénarii à l'automne) en conclusion de cet atelier qui s'achève à 12h15.

Prochaines étapes

