



**COMPTE-RENDU DE L'ATELIER PLAN D'ACTIONS
CONCERTATION PLAN DE MOBILITE CAP ATLANTIQUE LA BAULE-GUERANDE AGGLO
13 NOVEMBRE 2025**

Version	Auteur	Partenaire
Du 02/12/2025	Loïc COISSIN	ETHICS Group

LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

- Présenter les résultats de la phase stratégie aux parties prenantes ayant participé à l'atelier stratégie du 12/06/2025
- Présenter les scénarios (socle + ambitieux) ainsi que les actions qui y sont rattachées
- Enrichir et co-construire les actions considérées comme prioritaires = celles relevant de la compétence de l'agglomération et ayant été plébiscités en conférence des maires

INTERVENANTS

- M. Pascal PUISAY, Maire de Pénestin, Vice-président à la transition écologique chargé de l'énergie, du climat et de la mobilité.
- Loïc COISSIN, ETHICS Group, Animation de l'atelier.
- Jean-Jacques ROBIN, ITER, présentation des éléments techniques et réponse aux questions des participants.

LIEU ET HEURE

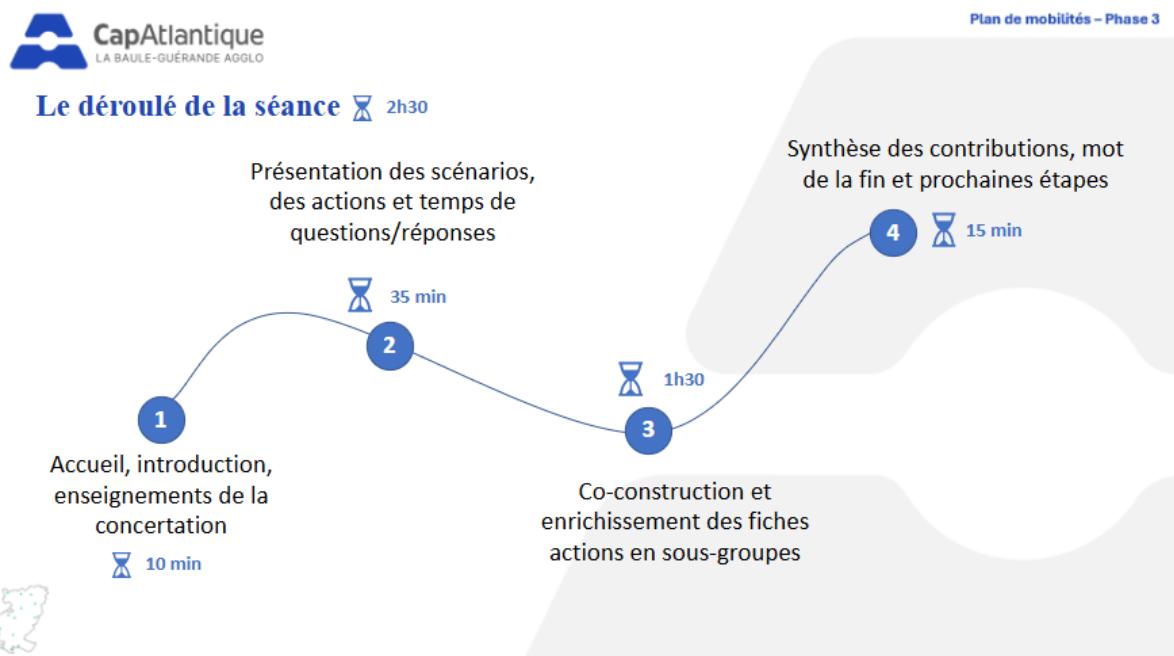
- Guérande, grande salle du Best Western hôtel de la Cité, le 13 novembre 2025 de 14h00 à 16h30

MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION

M. Pascal Puisay, Maire de Pénestin et vice-président à la transition écologique chargé de l'énergie, du climat et de la mobilité, a ouvert cet atelier en remerciant les participants de s'être mobilisés en nombre pour participer à cet ultime temps de travail en concertation dans le cadre de la création du 1^{er} Plan De Mobilité de CAP Atlantique.

Il souligne la présence de 3 citoyens, tirés au sort dans le cadre du Comité des partenaires, espace de discussion et de réflexion qui favoriser l'intérêt collectif en matière de transport, qui a été mis en place.

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



L'objectif de cet atelier est de projeter le Plan De Mobilité dans sa déclinaison opérationnelle, en s'appuyant sur les scénarios stratégiques qui ont été réalisés et présentés en conférence des maires le 10 Octobre 2025, et en démarrant une convergence avec le contrat de Délégation de Service Public « Mobilités » qui sera mise en oeuvre à partir du 01/01/2026 avec le nouveau délégataire Transdev.

TEMPS 1 – CADRE & CONTEXTE

Jean-Jacques ROBIN, a ensuite présenté le cadre global dans lequel s'inscrit cet atelier, et les repères méthodologiques de ce qu'est un Plan De Mobilité pour une collectivité.

Le contexte

Le Plan De Mobilité est un document opposable qui se veut évolutif. Validé pour une période de 10 ans, il bénéficiera d'un suivi et de mises à jour autant de fois que nécessaire, en fonction des externalités et de l'évolution des ambitions qui pourra se produire.

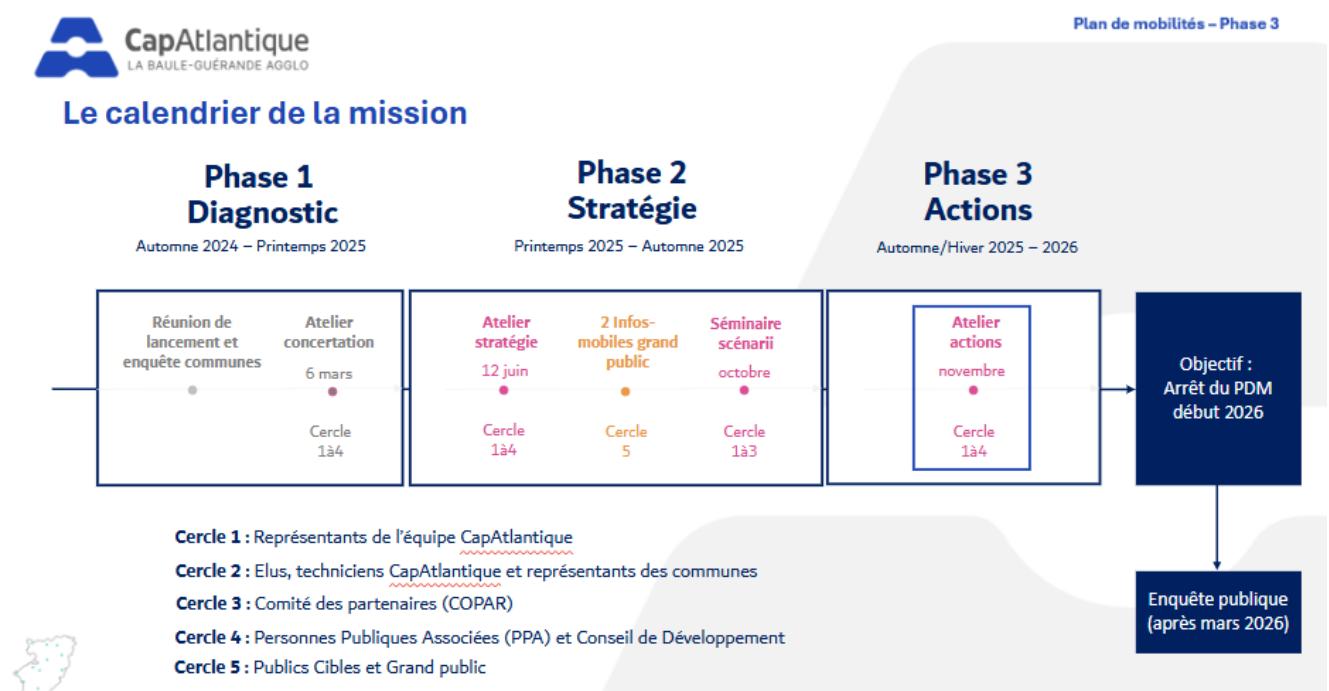
Il rappelle les éléments saillants ressortis du diagnostic, articulés notamment autour des bassins de vie du Nord et du Sud et des polarités urbaines importantes qui structurent le territoire, avec les pôles d'échanges hétérogènes.

Ce document cadre doit permettre de projeter une mobilité durable, favorisant une inclusivité des usagers et des pratiques, en déployant des solutions en lien avec :

- Les transports collectifs routiers (réseau de bus, navettes...)
- Les transports collectifs ferroviaires (réseau ferroviaire)
- Les modes actifs (réseaux et services cyclables, piétons...)
- L'intermodalité (pratiques de changement de mode lors d'un même déplacement)
- La mobilité autrement (covoiturage, véhicules électriques, autopartage...)
- Le stationnement et les livraisons (stationnement de véhicules et livraison de marchandises)
- La mobilité inclusive (mobilité pour les personnes en situation d'insertion socio-professionnelle, personnes âgées...)
- La gouvernance : communication, animation, collaboration (documents de planification, collaboration entre acteurs...)

Le calendrier

Il rappelle ensuite le calendrier global de la construction de ce 1^{er} Plan De Mobilité. Actuellement dans l'ultime phase de structuration, l'objectif reste de pouvoir arrêter le PDM en début d'année 2026, pour ensuite organiser l'enquête publique après Mars 2026.



TEMPS 2 – SCENARIO SOCLE

Jean-Jacques ROBIN prend ensuite le temps de présenter aux participants les scénarios construits grâce aux phases précédentes : 1 scénario socle, puis 3 scénarios « ambitieux ».

Le scénario socle s'appuie sur 22 actions. Elles comprennent les actions qui répondent aux enjeux réglementaires d'un Plan De Mobilité, et au *minimum* de l'ambition que doit se donner un territoire aux caractéristiques telles que CAP Atlantique.

Thématique A : transports collectifs routiers

- Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de l'agglomération
- Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre) : développer l'offre de transport en correspondance entre les trains et les bus
- Collaborer avec les différents acteurs des réseaux

Thématique B : transports collectifs ferroviaires

- Renforcer la desserte en transport ferroviaire : augmenter la capacité des rames en heure de pointe
- Sécuriser les passages à niveau

Thématique C : modes actifs

- Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons
- Améliorer le stationnement vélo
- Promouvoir les services et l'apprentissage

Thématique D : intermodalité

- Améliorer l'intermodalité autour des gares
- Simplifier la billettique

Thématique E : la mobilité autrement

- Déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques
- Favoriser le covoiturage
- Affiner le besoin en autopartage sur le territoire
- Favoriser les commerces et services itinérants

Thématique F : stationnement, livraisons

- Engager une réflexion sur la politique de stationnement
- Améliorer le transport de marchandises en ville (coordonner et harmoniser)

Thématique G : mobilité inclusive

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

Thématique H : gouvernance (communication, animation, collaboration)

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



La synthèse du scénario ci-dessus met en avant les actions qui sont étroitement liées au déploiement du nouveau contrat de DSP « Mobilités ».

TEMPS 3 – REACTIONS A LA PRESENTATION DU SCENARIO SOCLE ET SES ACTIONS

Remarque d'une participante : « Les vélos ont été boostés cet été, ce qui est super. J'ai compté au moins 5 fois plus de vélos par rapport à 2023. Mais la circulation automobile n'a pas été freinée de l'autre côté, ce qui est problématique du point de vue des déplacements et des possibilités de stationnement, notamment en période estivale. Il faudrait s'inspirer de Noirmoutier avec les navettes électriques, mais aussi développer le rail et ainsi intégrer la dimension du changement climatique. »

Remarque complémentaire d'une participante : « Je suis totalement d'accord. Etant à La Turballe, il faut des navettes. Mais mon interrogation concerne les lignes de bus, car il est par exemple très compliqué de se rendre à la Cité Sanitaire, où il faut aujourd'hui faire 3 changements de lignes. »

Remarque d'un participant : « Je souhaiterais une précision, car le problème des bus réside dans le temps qu'on met d'un point d'arrêt à un autre, qui est un frein à l'usage. Se rendre à Saint Nazaire par le bus est trop long. Y a-t-il la possibilité d'avoir des lignes avec moins d'arrêts, ou des horaires plus fréquents ? On voit trop souvent des bus avec trop peu de monde à l'intérieur. Au final, est-ce qu'il n'y a pas un problème de volume et d'ajustement du système ? Et pourrait-on imaginer des bus où on pourrait mettre des vélos ? »

Réponse de Iter : « C'est effectivement complexe de viser un remplissage optimal des lignes de bus, dans une logique d'exploitation commerciale. Mais c'est l'objectif qu'on se donne, avec une hiérarchisation des lignes, avec des pics de fréquentation identifiés. Et c'est aussi une problématique qui va être intégrée dans le déploiement du nouveau contrat de DSP Mobilités. »

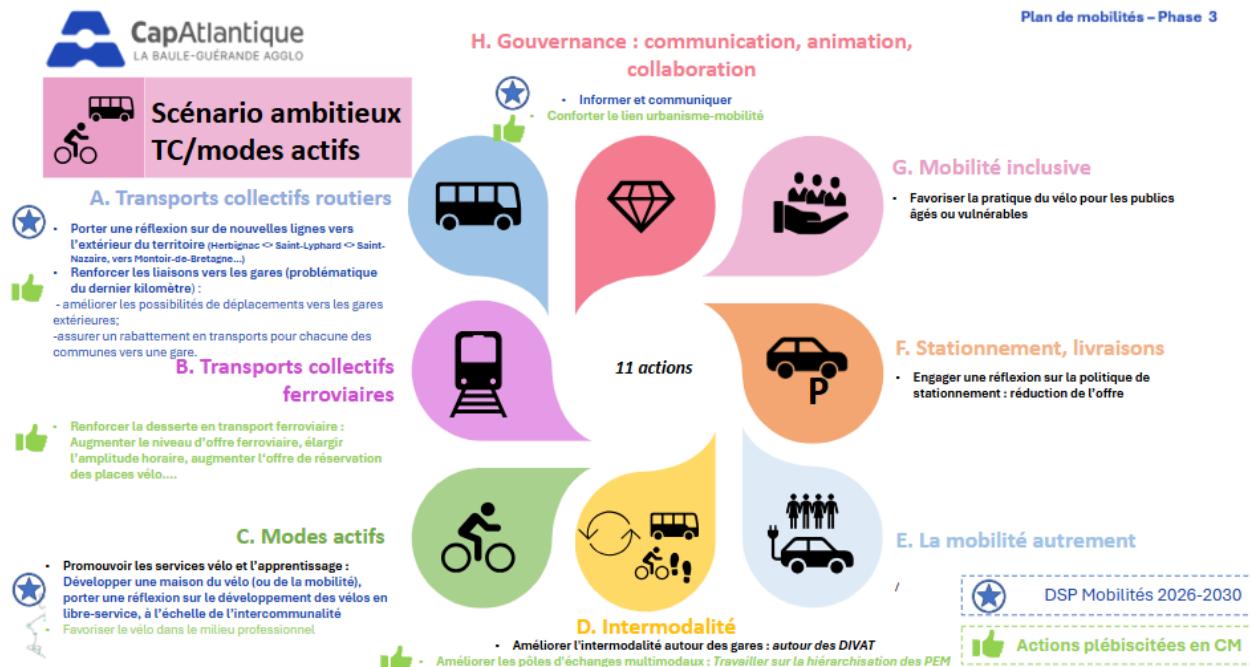
Remarque d'une participante : « Il faut absolument travailler avec la SNCF pour avoir plus de vélos autorisés à monter dans les wagons. »

TEMPS 4 – SCENARIOS AMBITIEUX

Jean-Jacques Robin énumère ensuite les 3 scénarios « ambitieux » qui vont faire l'objet d'une présentation détaillée :

- Scénario ambitieux « transports collectifs/modes actifs » : 11 actions
- Scénario ambitieux « touristique » : 4 actions
- Scénario ambitieux « bas carbone » : 6 actions

Le scénario ambitieux « transports collectifs/modes actifs » s'appuie donc sur 11 actions.



Thématique A : transports collectifs routiers

- Porter une réflexion sur de nouvelles lignes vers l'extérieur du territoire (Herbignac <> Saint Lyphard <> Saint Nazaire, vers Montoir-de-Bretagne...)
- Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)
 - Améliorer les possibilités de déplacement vers les gares extérieures
 - Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare

Thématique B : transports collectifs ferroviaires

- Renforcer la desserte en transport ferroviaire : augmenter le niveau d'offre ferroviaire, élargir l'amplitude horaire, augmenter l'offre de réservation des places vélo...

Thématique C : modes actifs

- Promouvoir les services vélo et l'apprentissage : développer une maison du vélo (ou de la mobilité), porter une réflexion sur le développement des vélos en libre-service, à l'échelle de l'intercommunalité
- Favoriser le vélo dans le milieu professionnel

Thématique D : intermodalité

- Améliorer l'intermodalité autour des gares : autour des DIVAT
- Améliorer les pôles d'échanges multimodaux : travailler sur la hiérarchisation des PEM

Thématique F : stationnement, livraisons

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

Thématique G : mobilité inclusive

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

Thématique H : gouvernance (communication, animation, collaboration)

- Informer et communiquer
- Conforter le lien urbanisme-mobilité

Le scénario ambitieux « touristique », quand à lui, s'appuie donc sur 4 actions.



Thématique A : transports collectifs routiers

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

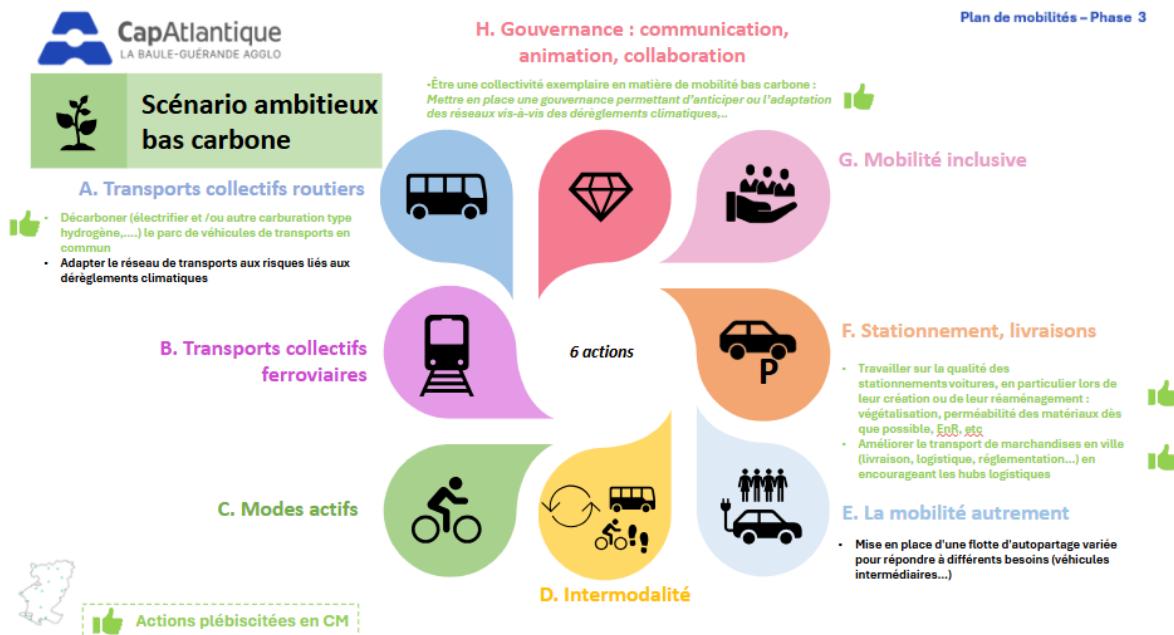
Thématique B : transports collectifs ferroviaires

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

Thématique C : modes actifs

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

Enfin, le scénario ambitieux « bas carbone », s'appuie sur 6 actions.



Thématique A : transports collectifs routiers

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

Thématique E : la mobilité autrement

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

Thématique F : stationnement, livraisons

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

Thématique H : gouvernance (communication, animation, collaboration)

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

TEMPS 5 – QUESTIONS ET REPONSES

Avant d'ouvrir le temps de questions/réponses, **Jean-Jacques Robin** précise que ces scénarios ambitieux ont été soumis en séminaire des élus, à l'occasion de la conférence des maires du 10/10/2025, leur permettant de s'exprimer à 2 niveaux :

- Compréhension et clarification du scénario socle
- Hiérarchisation des actions des scénarios ambitieux

Il précise également que ce n'est qu'après le 16/10, et la délibération entérinant le choix du nouveau délégataire du contrat de la DSP Mobilités, que le projet de PDM a pu commencer à converger vers les enjeux de cette dite DSP.

Réaction d'une participante : « *La mobilité inclusive ne semble pas jugée prioritaire. On explose pourtant sur la demande de mobilité des personnes en situation de handicap. Il faut y penser aussi !* »

Réaction d'un participant : « *Concernant les transports collectifs routiers on parle de liaison vers les gares. Mais est-ce qu'on a identifié tous les lieux où les gens de la périphérie veulent aller, pas que via les gares ?* »

Réaction d'un participant : « *A propos des gares, pour les communes qui n'en ont pas, j'ai pu remarquer à l'étranger qu'il y a beaucoup de gares routières en complément des gares ferroviaires. Je pense que cela pourrait être intéressant à creuser, à Guérande en particulier.* »

Réaction d'une participante : « *L'inclusion est trop sectorisée. L'intermodalité est impossible pour les personnes en situation de handicap. Les dispositifs actuels sont déjà saturés (porte à porte par exemple). Ne peut-on pas s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres régions françaises, ou d'autres pays ? La situation est tellement complexe pour les personnes en situation de handicap qu'il y a tout un tas de petits points à intégrer.* »

Réponse de Iter : « *C'est justement l'objectif de ce PDM de pouvoir agir en transversalité et de rassembler tous les avis et regards au service du projet global* »

Réaction d'un participant : « *Concernant les transports en commun, je trouve l'écart entre certains horaires trop excessifs. Ca ne correspond pas du tout à la réalité des besoins.* »

TEMPS 6 – TEMPS PARTICIPATIF

Loïc Coissin ouvre le temps participatif qui doit permettre de décliner de manière opérationnelle les actions qui leur sont proposées. Afin de viser une efficacité productive, il est proposé de travailler prioritairement sur les actions qui :

- Ont été retenues dans le cadre du séminaire des élus (scénario socle + scénarios ambitieux)
- Ne sont pas déjà traitées contractuellement via la DSP avec le nouveau délégataire
- Sont du ressort de la compétence (directe ou proche) de CAP Atlantique

Et pour favoriser une transversalité et un croisement des avis, l'organisation suivante est proposée :

- 4 îlots fixes de 6 à 8 participants
- 4 tours d'expression, enrichissement, bonification de mesures rattachées aux actions proposées (20 à 25 minutes chacun)
- 4 à 7 actions à traiter à chaque tour

Ainsi tous les participants auront la possibilité de se pencher sur l'intégralité des actions proposées lors de cet atelier.

Le niveau de détail attendu pour les mesures à décliner s'articule autour du « QUOI » (que doit-on mettre en place), du « QUI » (quels sont les acteurs nécessaires à la mise en œuvre), et du « OU » (à quel endroit géographique). Pour ce dernier point, des cartes sont distribuées sur table afin de favoriser un niveau de détail stratégique pour la rédaction du futur PDM.



CONCLUSION

M. Pascal Puisay clôture la séance à 16h30 après que tous les participants aient contribué sur l'ensemble des fiches actions soumises.

Il souligne la mobilisation continue lors des temps de concertation pour la création de ce 1^{er} Plan De Mobilité de CAP Atlantique, et en remercie chaleureusement les participants, car ce document cadre se voudra ambitieux mais aussi évolutif, d'où une importance de la concertation.

Il rappelle que de nombreuses réponses seront apportées via le contrat de la DSP Mobilités, mais que les contributions apportées durant l'atelier permettront justement de faire converger le tout.

Il remercie une dernière fois les participants, ainsi que l'ensemble des membres impliqués dans l'organisation.

ANNEXE : Recueil des contributions

Le tableau ci-dessous synthétise les contributions « brutes » des participants. Elles n'ont fait l'objet d'aucun « redressement » concernant :

- Leur fond
- Leur hypothétique mise en œuvre
- Leur rattachement à l'une ou l'autre des compétences exercées par les parties prenantes, notamment institutionnelles

THÉMATIQUE	ACTION	MESURE	QUOI	QUI	Où
Transports collectifs routiers	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de CAP Atlantique	Décarboner (électrifier/et ou autre carburation, type hydrogène) le parc de véhicules de transports en commun	Plus de petits bus en dehors des horaires des écoles et du travail	CAP Atlantique	Centre et rétro littoral
			Cadencement plus soutenu, mais sur des petits tronçons	CAP Atlantique	Toute l'agglo et au-delà
			Mettre des panneaux photovoltaïques (tits, espaces dispo) pour recharger les véhicules électriques des transports en commun		
			Mise en place de navettes « transversales » type Assérac vers Herbignac		
	Renforcer les liaisons vers les gares (problématique du dernier kilomètre)	Améliorer les possibilités de déplacements non obligés vers les gares extérieures (pour les communes du Nord du territoire) : vers Pontchâteau, Questembert, Redon... les QR codes pour communiquer, multiplier des solutions simples pour accéder à l'offre	Lignes de bus adaptées aux besoins	CAP Atlantique, Pontchâteau, Redon, Questembert	Axes reliant les 4 agglo
			Ligne de bus directe vers certains services type hôpitaux		

		Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare (interne ou externe à l'agglomération) pour un rabattement pendulaire	Navettes pendulaires avec adaptation aux horaires de travail et/ou inversement horaires de travail adaptés aux horaires des navettes	Actifs, scolaires, entreprises	
			Covoiturer vers les gares avec des places prioritaires réservées		
			Développer les aires de covoiturage à proximité des gares du territoire et des pôles multimodaux du territoire disposant d'une ligne de transports en commun vers une gare externe au territoire		A proximité des gares du territoire, et des principaux pôles multimodaux du territoire
			Site internet sur lequel les conducteurs proposent des places (horaires et lieux desservis) type Blablacar		
		Assurer un rabattement en transports pour chacune des communes vers une gare (interne ou externe à l'agglomération) pour un rabattement en période touristique	Accentuer les mesurer de communication en faveur du TAD prévu dans la DSP	Public cible = touristes Mise en œuvre = OT, hébergeurs, maison de la mobilité (DSP)	Site internet agglo, OT, réseaux sociaux, mairies, partenaires
			Développer le TAD pour tous		
			Augmenter le nombre d'arrêts		
			Service à la carte mais attention à ne pas concurrencer les taxis		
			Avoir des bus adaptés au transport de bagages		

		Communication sur les sites des offices de tourisme sur les possibilités de transport en commun pour les estivants/vacanciers		
Adapter la desserte aux dynamiques calendaires et saisonnières	Une adaptation de l'offre touristique du réseau urbain à développer en saison estivale (élargie) et sur les pôles de destination touristique, principalement à destination des plages (navettes) (créer une étoile vers La Baule depuis les communes voisines ; créer une navette Péneustin > Camoëil > Férel... ; adapter les horaires de retour de plage pour les navettes de bus – dernier retour trop tôt)	Développer des navettes lors des grands événements, ou développer le covoiturage (fête des potiers festival interceltique Guérande...)	Utiliser les parkings libres (centres commerciaux, lycées)	Des communes vers les lieux d'événement
		Modifier les horaires en période touristique (ex : à La Baule le temps mis en été pour faire le trajet est le même que l'hiver) d'où des retards très importants l'été	Lila puis Transdev	
		Adapter la capacité des bus à la fréquence (des personnes ont été refusées cet été sur la 20 Ouest qui dessert plusieurs campings)	Lila puis Transdev	
		Rétablissement la navette Salines (parking) vers centre ville de La Baule et plage pour désengorger le centre ville	CAP Atlantique	
		Proposer des navettes tard le soir (ou la nuit) pour les jeunes qui sont en sortie nocturne		
		Que les offices de tourisme présentent systématiquement aux touristes les transports collectifs disponibles (moins de souci de stationnement)		
Collaborer avec les différents acteurs locaux	Encourager la coopération entre l'intercommunalité, les communes, les partenaires institutionnels, l'office de tourisme, pour avoir une	Temps conviviaux d'interconnexion entre acteurs		
		Découverte et test de trajets		
		Créer un guichet unique		

		communication efficace et coordonnée	Obligation aux transports collectifs de permettre une accessibilité PMR (avec rampe amovible)	CAP Atlantique	
Mobilité inclusive	Travailler sur une offre de transports à destination des publics les plus vulnérables	Adapter l'offre de mobilité sur le territoire aux personnes âgées et retraitées (en particulier sur le littoral) afin de leur assurer une offre répondant à leurs besoins : accessibilité PMR, marchabilité, communication sur l'offre TAD et le transport solidaire (initiatives locales et Titifloris)	Avoir des bus adaptés ou une voirie adaptée et rendre tous les véhicules accessibles aux PMR, les quais accessibles ainsi que le cheminement pour une circulation des PMR plus aisée	CAP Atlantique, communes, département, CLIC	
			Organiser une concertation entre communes et associations (qui utilisent les salles) pour permettre l'ouverture des locaux aux personnes qui arrivent par TC en dehors des horaires d'ouverture		
			Cibler les lieux de destination de cette clientèle (pôle santé, commerces...)		
			Développer le TAD		
			Porter une réflexion en matière de tarification solidaire s'appuyant sur le niveau de ressources et pas seulement sur le statut (cas actuel)	Grille tarifaire en fonction du quotient familial (gratuité au plus bas)	Structures qui accompagnent ces publics
			Cartes d'abonnement pour publics vulnérables qui permettent l'accès aux TC sur le territoire	CCAS, CAP Atlantique, France Travail, associations intermédiaires, acteurs sociaux	
			Harmonisation tarifaire avec les autres agglomérations		
			Aider au développement des transports solidaires		

Modes actifs	Mailler le territoire pour les cyclistes et piétons	Engager ou poursuivre les réflexions sur l'apaisement de la totalité des centre-bourgs et favoriser la marchabilité. Réaffirmer la nécessité de mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics à travers des PAVE (Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public) et des bonnes pratiques d'aménagement	Toutes les communes devraient faire leur PAVE d'ici une quinzaine d'années	Communes	Communes
		Travailler sur l'amélioration des conditions de rabattement aux gares en modes actifs	Compléter la discontinuité cyclable Reprotéger les cheminements piétons (confort, éclairage) Créer des itinéraires dédiés (jalonnement, fléchage) Optimiser l'intermodalité Intégrer la logique du dernier kilomètre	Communes CAP Atlantique Département CAP Atlantique	
	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 l'agglomération (conforter la politique de financement). Trois grands axes en pistes cyclables, sécurisées, protégées par des arbres (territoire dégradé : canicules et vent) et roulantes	Développer la sécurisation des déplacements actifs sur les axes du quotidien en priorité (VS tourisme)	CAP Atlantique	Rétro littoral et centre	
		Une route bleue vélo le long de la RD 774 (?)	CAP Atlantique et CARENE		
		Une liaison Guérande – Saint Nazaire	CAP et communes		
		Une liaison Assérac – Herbignac (sites propres en enrobé)	CAP et communes		
		Liaison Guérande – La Turballe (sécurité dans les marais hors saison)			

			Proposer des véloroutes adaptées aux trajets travail et pas seulement pour les touristes		
		Coopérer avec les communes internes à l'agglomération et les EPCI voisins qui portent les aménagements cyclables, afin d'obtenir une harmonisation et cohérence globale	Piste cyclable Saint André - Guérande	Communes et CAP Atlantique	
			Piste cyclable Saint André – La Baule	Communes et CAP Atlantique	
		Travailler spécifiquement sur la sécurité et la continuité des aménagements aux abords des établissements scolaires	Instaurer pour toutes les communes des « rues scolaires » (rue école)	Communes	Toutes les écoles
			Ralentir la vitesse grâce à des zones 30	CAP Atlantique	
			Fermer la circulation dans les rues scolaires aux horaires d'ouverture/fermeture	Police municipale	
			Elargir la réflexion aux équipements sportifs		
	Améliorer le stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo (et trottinettes) sécurisée et harmonisée au niveau des principaux pôles générateurs (écoles, collèges, établissements publics, commerces, plages, gares...). Favoriser les arceaux de manière générale, et développer les box sécurisées sur les arrêts stratégiques (pôles d'échange actuels et en devenir, interfaces de proximité)	Lieux sécurisés dans les bâtiments collectifs pour les vélos		
			Plateforme locale avec TOUS les modes de transports et de stationnement pour TOUS les usages		

		Communiquer sur ces équipements, par des cartes notamment, et des outils numériques	Affichage dans les centre-bourgs avec les lignes et les sites d'information		
			Créer un outil numérique unique pour toutes les mobilités		
		Promouvoir les services vélo et l'apprentissage	Etudier le développement d'équipements et services vélos (bornes de réparation, pompe de gonflage...) ou des stations nomades, halte vélo... et communiquer sur la localisation	Signaler les stations de gonflage des stations services (compatibilité avec pneumatiques vélo ?)	Centres commerciaux
				Equiper les zones de stationnement vélos de bornes de réparation, pompes de gonflage	
				Proposer des ateliers d'apprentissage, de prévention et de sensibilisation à l'utilisation du vélo + rappel code de la route	Tout public, + personnes en insertion vers l'emploi sans permis de conduire (asso La Passerelle)
				Prévoir au moins une station vélo par commune et par centre commercial	
				S'appuyer sur les associations	
		Poursuivre et étendre le déploiement du savoir rouler à vélo	Développer des formations (déjà existantes à Guérande)	Association « Place au vélo Guérande », écoles	
		Accompagner l'écomobilité scolaire et les initiatives innovantes en matière de mobilité (associations locales ?), ainsi	Expérimentation « vélobus – circuit court » transport d'élèves SRAVE	Ecole primaires	Communes volontaires, associations de parents d'élèves, associations cyclistes

		que les plans de mobilité scolaires. Ex : pédibus	Séances de déplacement en vélo avec préparation du déplacement en amont	Associations vélo	Collèges, lycées
	Favoriser le vélo dans le milieu professionnel	Encourager la dynamique des entreprises vers le label « Employeur Pro Vélo » ou autres dispositifs	Actions de désacralisation, témoignages usagers vélo et entreprise témoin. Penser à la contrepartie (cout pour les entreprises) et valoriser les effets positifs pour entreprise, salarié et territoire	Entreprises, CCI, CAP Atlantique, Guérande Atlantique	Pôles ayant déjà des aménagements vélo développés
Intermodalité	Améliorer l'intermodalité autour des gares	Accompagner le développement de bouquets de services (équipement et stationnement) à l'échelle des 5 gares (pas seulement sur le PEM de La Baule) et à des arrêts stratégiques du réseau urbain d'agglomération	Création d'une zone importante et réservée pour les pendulaires résidents de l'agglomération Idem avec des tarifs spécifiques pour les saisonniers Equiper tous les TC de moyens d'accessibilité PMR à bord (rampe amovible) Déploiement de VLS et de stationnements cyclables	Exploitant stationnement DSP CAP Atlantique, Région	
	Améliorer les pôles d'échanges multimodaux	Travailler sur la hiérarchisation des interfaces (PEM, arrêts stratégiques des lignes fortes, aires de covoiturage) en tenant compte des niveaux de fonctions (urbanités, mobilité et services) pour faciliter leur aménagement	Box vélos : les rendre accessibles à tous hors application Avoir un abonnement/carte qui englobe transport + parking vélo (offre globale) Idée générale : des pôles multimodaux adaptés aux besoins observés dans les communes = des pôles forts existants à maintenir et améliorer en terme d'informations disponibles, et des pôles secondaires à construire/renforcer en fonction des besoins exprimés au sein des communes	CAP Atlantique, communes CAP Atlantique, communes Pôles forts : La Baule/Guérande/Herbignac Pôles secondaires : les autres communes	

			Tarifs préférentiels pour le stationnement des pendulaires	CAP Atlantique, communes desservies	Communes avec PEM
			Arrêts stratégiques : déploiement systématique d'arceaux (box suivant lieu des arrêts) pour favoriser le rabattement	CAP Atlantique, communes	Arrêts TC et scolaires
			A travailler avec les bureaux d'étude		
La mobilité autrement	Favoriser le covoitfrage	Travailler avec le département et les communes sur l'amélioration des aires de covoitfrage sur le territoire et leur aménagement (plus visibles et jalonnées, facilitant l'intermodalité : infrastructures en accès et équipements sur place, bouquets de services, créer des « points stop » en complément des aires de covoitages, plus simples à mettre en place)	Points stop sécurisés et visibles, et identifiés sur cartographie numérique (Google Maps)	CAP Atlantique	Sur les axes principaux, hors ville
			Covoitfrage pour les actifs	Entreprises et CAP Atlantique	Zones d'activité
			Utiliser les applications existantes de covoitfrage (Blablacar Daily)		
			Représenter les distributions financières du conducteur (trop faible sur Blablacar Daily)		
	Affiner le besoin en autopartage sur le territoire	Développer l'autopartage, au niveau des gares et communes structurantes	Mettre à disposition 1 véhicule par commune avec réservation et usage simple (prix de la location incluant l'essence) (ex : Redon, association EPV)	Communes	Villes desservies par une gare
			Autopartage : concertation en amont de la production de logements pour inclure la mutualisation/autopartage des véhicules	Communes	
			Autopartage : pour les gares, autopartage intéressant pour les déplacements pendulaires		Espaces d'information/animation dans les gares

	Favoriser les commerces et services itinérants	Soutenir/créer les initiatives de services permettant de rapprocher les services au plus près des habitants (autour de France Services notamment), boulangeries itinérantes...	Service à développer dans les petites communes avec peu de commerces (stationnement dédié) Accès aux services publics dans 1 lieu pour les communes avec 1 appui (personne en capacité d'aider sur l'utilisation du site type France Services)	Communes qui lancent un appel d'offres	Cf « quoi »
Stationnement, livraisons	Engager une réflexion sur la politique de stationnement	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	Gratuité des parkings des gares et proches des pôles de santé Mutualiser les systèmes d'abonnement Réflexion sur la gratuité du parking aux gares si billet de train valide Des parkings réservés pour le dépose minute près des entrées	Communes	
		Travailler sur la qualité des stationnements voitures, en particulier lors de leur création ou de leur réaménagement : végétalisation, perméabilité des matériaux dès que possible, EnR...	Travailler sur la communication et la sensibilisation Réflexion à engager dans le cadre des élaborations de PLU Obligation que les nouvelles places de stationnement public soient équipées d'ombrières avec panneaux photovoltaïques Mise en oeuvre de pavés autobloquants végétalisés (herbe entre les pavés) pour favoriser l'écoulement des eaux pluviales (sauf places PMR)	Communes et CAP Atlantique	Partout

	Améliorer le transport de marchandises en ville	Coordonner et harmoniser les réglementations des livraisons à l'échelle de l'agglomération	Harmoniser les horaires de livraison pour les centres villes et grosses communes, et celles du littoral (par demi-journée par exemple)	CAP Atlantique	Grosses communes, littoral
		Améliorer le transport de marchandises en ville (livraison, logistique, réglementation...) en encourageant les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment des communes littorales	Développer des solutions alternatives à la livraison en centre-ville, adaptées aux besoins des commerces touristiques (besoins importants de livraisons l'été)		
			Accompagner le changement de pratiques		
			Horaires de livraisons stricts		
			Instaurer des places de livraison spécifiques accessibles avec une borne		