



Contrat Opérationnel de Mobilité

du Bassin de mobilité
Pays des Châteaux
(Département de Loir-et-Cher)

Avril 2026 – Décembre 2031





CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE 2025 - 2031

ENTRE

La Région Centre – Val de Loire, située au 9 rue Saint-Pierre Lentin, 45041 ORLEANS CEDEX 1, représentée par Monsieur François BONNEAU, Président du Conseil régional, dûment habilité par délibération de la CPR n°25.XX.XX.XX du XX mois XXXX (n° de délibération à indiquer après passage en commission) ;

ET

Les représentants du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux, à savoir :

La Communauté d'agglomération Blois – Agglopolys, située au 1 rue Honoré de Balzac, 41000 BLOIS, représentée par Monsieur Christophe DEGRUELLE, Président, dûment habilité par délibération n°XX du XX mois XXXX (n° de délibération à indiquer après passage en commission) ;

La Communauté de communes Grand Chambord, située au 22 avenue de la Sablière, 41250 BRACIEUX, représentée par Monsieur Gilles CLEMENT, Président, dûment habilité par délibération n°XX du XX mois XXXX (n° de délibération à indiquer après passage en commission) ;

La Communauté de communes Beauce – Val de Loire, située au 9 rue Nationale, 41500 Mer, représentée par Monsieur Pascal HUGUET, Président, dûment habilité par délibération n°XX du XX mois XXXX (n° de délibération à indiquer après passage en commission) ;

Le Département de Loir-et-Cher, situé Place de la République, 41000 BLOIS, représenté par Monsieur Philippe GOUET, Président du Conseil départemental, dûment habilité par délibération n°XX du XX mois XXXX (n° de délibération à indiquer après passage en commission) ;

Le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise, situé au 34 rue de la Vilette, 41000 BLOIS, représenté par Monsieur Christophe DEGRUELLE, Président, dûment habilité par délibération n°XX du XX mois XXXX (n° de délibération à indiquer après passage en commission) ;

La Société Nationale des Chemins de Fer Gares & Connexions (SNCF – Gares & Connexions), représentée par Monsieur Mathieu MILLET, Directeur régional, chargé des gares de Blois-Chambord, Chouzy, La Chaussée Saint-Victor, Menars, Mer, Onzain-Chaumont sur Loire, Suèvres et Veuves-Monteaux ;

Ci-après dénommés « les cosignataires » ;



VU :

La Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) ;

Le Code des transports, notamment les articles L. 1215-1 et L. 1215-2 ;

Le Code Général des Collectivités territoriales, notamment les articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 ;

La délibération de l'Assemblée plénière DAP n°22.05.01 du 15 décembre 2022 approuvant le règlement financier de la Région ;

La délibération de l'Assemblée plénière DAP n° 22.03.08 des 30 juin et 1^{er} juillet 2022 approuvant le rapport sur les nouvelles mobilités-Région Centre – Val de Loire ;

La délibération DAP n°23.04.11 et 19 octobre 2023 portant délégation par l'Assemblée d'une partie de ses attributions à la Commission Permanente ;

La délibération n° 041-017-21 du 22/03/2021 approuvant le fait que la Communauté de communes Grand Chambord n'exerce pas la compétence « Autorité Organisatrice des Mobilités » ;

La délibération ADM_DEL_2021-14 du 25/03/2021 approuvant le fait que la Communauté de communes Beauce – Val de Loire n'exerce pas la compétence « Autorité Organisatrice des Mobilités » ;

La délibération de la commission permanente régionale DAP n°XX.XX.XX du xxx xxx xxx approuvant la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilités pour le bassin de mobilités du Pays des Châteaux (*n° de délibération à indiquer après passage en commission*) ;

Le budget de la Région et s'il y a lieu ses décisions modificatives ;

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Evolutions liées à la loi d'orientation des mobilités (LOM)

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 transforme en profondeur la politique des mobilités.

La LOM prévoit la constitution de bassins de mobilité, échelle représentative de la mobilité du quotidien. En vertu de l'article L. 1215-1 du Code des transports¹, les bassins de mobilité s'étendent sur le périmètre d'un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI). Conformément à l'article précité, ces bassins ont été définis et délimités par la Région, en concertation avec les AOM, les

¹ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043343091



syndicats mixtes de transport, les départements et les communautés de communes non-AOM. Ces bassins constituent le périmètre du contrat opérationnel de mobilité, lequel permet de construire des ambitions et des objectifs communs de mobilité et d'intermodalité.

Le contrat assure une coopération et une coordination forte entre les acteurs des territoires afin d'assurer un meilleur service rendu aux usagers dans leurs déplacements quotidiens. En vertu de l'article L. 1215-2 du Code des transports², il définit les modalités de l'action commune des AOM. Conclu pour une durée pluriannuelle définie par les cosignataires, il détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi.

La LOM introduit un mécanisme de recherche de la collectivité à la fois en volonté et en capacité d'exercer la compétence mobilité. Au 1er juillet 2021, 57 Communautés de communes du bassin de mobilité ont délégué cette compétence à la Région.

Indépendamment de cette prise de compétence, la Région bénéficie d'un renforcement de son rôle de chef de file. Elle est compétente à l'échelle des bassins de mobilité, définis et délimités en Assemblée plénière le 30 juin 2022³, sur les points suivants :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de covoiturage/mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Le contrat opérationnel traite ces dimensions, ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.

Ambitions communes sur les mobilités

La Région et les cosignataires marquent, par le présent Contrat, leurs ambitions communes pour poursuivre la constitution d'une mobilité harmonisée, propre et accessible sur le territoire du Bassin de mobilité.

² https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039669483

³ Délibération de l'Assemblée Plénière (DAP) n.22.03.08 de Nouvelles mobilités en Centre-Val de Loire :

<https://ged.centre-valdeloire.fr/share/s/4YP-AXmHSTOmD00MT4wfhg>



ARTICLE PREMIER

Objet du Contrat opérationnel de mobilité

Le présent contrat opérationnel de mobilité, en vertu des dispositions de la LOM, porte sur⁴ :

- Un diagnostic des différentes formes de mobilité (transports en commun, voitures individuelles, covoiturage, autopartage, vélos, location solidaire...) l'analyse des dessertes, des flux, des nœuds routiers-ferroviaires-cyclables et des éventuelles zones d'engorgement.
- Une analyse sur l'intermodalité, en matière d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- Une cartographie des pôles d'échanges multimodaux, notamment ceux situés en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ;
- Le recensement des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre dans le territoire du bassin de mobilité (actions innovantes, aides financières à la mobilité...) et de leurs opérateurs (associations, collectivités, ...) ;
- Les modalités de coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités (gares, pôles d'échanges multimodaux, points d'arrêt routiers, voies de bus, pistes cyclables...).
- Les modalités de coordination entre les EPCI du bassin de mobilité et la Région, étant entendu que Agglopolys est AOM locale, afin de traiter les déplacements infra-bassin à savoir les flux entre les trois ressorts territoriaux ;
- Les modalités de coordination pour traiter des flux entre le bassin de mobilité Châteaux et les bassins de mobilités limitrophes.
- Une analyse prospective portant sur la création ou l'évolution des infrastructures de transports ou des services de mobilité mis en œuvre par les cosignataires pour traiter les flux infra-bassin.
- Des préconisations sur les actions prioritaires à mener dans les futures conventions harmonisées AOM-Région et dans les contrats d'engagement pour les EPCI non AOM.

Il permet l'articulation entre la stratégie régionale des mobilités et les projets locaux des territoires.

ARTICLE 2

Engagements des signataires

Le présent Contrat opérationnel de mobilité a fait l'objet d'une élaboration partagée, entre la Région, la Communauté d'agglomération Blois – Agglopolys, la Communauté de communes Grand Chambord, la Communauté de communes Beauce – Val de Loire,

⁴ Article L. 1215-1 du Code des transports :

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043343091



le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise, le Département de Loir-et-Cher et la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) – Gares & Connexions.

2.1. Engagements de la Région :

- La Région veille à la régularité des échanges au sein du Comité des partenaires et à la bonne application dudit contrat ;
- La Région dispose de services régionaux territorialisés afin d'accompagner au mieux et dans la proximité les acteurs locaux dans l'élaboration et la mise en œuvre du présent contrat ;
- La Région mettra en œuvre des conventions harmonisées AOM-Région et des Contrats d'engagement (objectifs et moyens financiers) pour les EPCI non AOM pour retranscrire la feuille de route du Contrat opérationnel de mobilité ;
- Le Président du Conseil régional désigne un élu régional référent pour le territoire de contractualisation (celui du Contrat Régional de Solidarité Territoriale).

2.2. Engagements des cosignataires :

Associés au dialogue et à la négociation du Contrat avec la Région, les acteurs locaux cosignataires approuvent le diagnostic territorial des mobilités présenté ci-après à l'article 5 et se rendent solidaires de la stratégie poursuivie dans le Bassin de mobilité.

Les moyens et les objectifs poursuivis à l'échelle des EPCI sont définis dans d'autres documents : les Contrats d'engagement pour les EPCI non-AOM ou dans les Conventions harmonisées AOM-Région pour les territoires AOM.

En termes de suivi du Contrat :

- Des points intermédiaires d'avancement du Contrat seront organisés par la Région, en présence des cosignataires lors du Comité des partenaires semestriel ;
- Les cosignataires s'engagent à participer au Comité des partenaires semestriel ;
- A ce titre, les cosignataires désignent une personne physique, au sein de leurs services, en charge de la mise en œuvre et du suivi du Contrat ;
- Un bilan final d'avancement sera réalisé au terme du Contrat.

Relations sous-jacentes :

Pour déployer la stratégie du Bassin de mobilité, des moyens et des objectifs poursuivis à l'échelle des EPCI sont définis à travers :

- les Contrats d'engagement pour les EPCI non-AOM ;
- les Conventions harmonisées AOM-Région pour les territoires AOM.

En outre, la Région et le Département de Loir-et-Cher conventionnent pluri-annuellement pour organiser les modalités de coordination conjointe. La convention en cours est la Convention Région – Département 2024-2026.

2.3. Engagements conjoints en termes de gouvernance partagée :

Un Comité des partenaires présidé par les élus régionaux et en présence des cosignataires est mis en place pour suivre l'élaboration et l'avancement du Contrat opérationnel de mobilité. Il intègre des représentants des employeurs, des représentants des salariés, des représentants des usagers et des habitants du territoire



du bassin de mobilité, dont des habitants tirés au sort. Il inclut également des structures invitées.

Conformément au code des Transports⁵, les membres de droit du comité des partenaires de la mobilité du bassin de mobilités du Pays des Châteaux sont :

- La Région Centre-Val de Loire ;
- Le Département de Loir-et-Cher ;
- La Société Nationale des Chemins de Fer – Gares & Connexions ;
- Les organisations syndicales citées à l'article 1 de l'arrêté du 28 juillet 2021 fixant la liste des organisations syndicales reconnues représentatives au niveau national et interprofessionnel ;
- Au maximum 6 habitants tirés au sort, après inscription sur le site internet www.jeparticipe.centre-valde Loire.fr ;
- Les associations d'usagers et/ou d'habitants manifestant la volonté de participer au comité des partenaires de la mobilité ;
- Les représentants d'entreprises à hauteur de 50 % des membres du Comité.

Les membres associés sont :

- La Communauté d'agglomération Blois – Agglopolys ;
- La Communauté de communes Grand Chambord ;
- La Communauté de communes Beauce – Val de Loire ;
- Le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise et le Syndicat mixte du Pays des Châteaux ;
- SNCF Voyageurs, en tant qu'exploitant des trains Rémi sur ce territoire ;
- Transdev Loir-et-Cher Mobilités, en tant que Délégué de la Région sur le réseau de car Rémi 41.

Le Comité des partenaires de la mobilité se réunit régulièrement en tant que de besoin, et *a minima* deux fois par an, afin :

- De maintenir les connaissances sur les dynamiques en matière de mobilités (fréquentation, flux, travaux d'infrastructures prévus, évolutions tarifaires...) ;
- De veiller à la bonne dynamique collective autour du Contrat ;
- De partager les effets des actions menées par la Région, les AOM ou les collectivités ;
- De veiller au respect de la stratégie du Contrat.

Outre la Région et les cosignataires, les membres non-obligatoires participants au Comité des partenaires sont déterminés par la Région, le cas échéant sur avis des cosignataires. Le Comité des partenaires est consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ou de toute autre dimension ayant une influence sur la qualité des services aux usagers et l'information des usagers. Il émet des avis non-coercitifs sur l'action collective de la Région et des cosignataires.

Les membres veilleront à la bonne articulation de ce Comité des partenaires avec celui mis en place par la Communauté de Blois – Agglopolys en tant qu'AOM sur son territoire.

⁵ Article L. 1231-5 du Code des Transports :

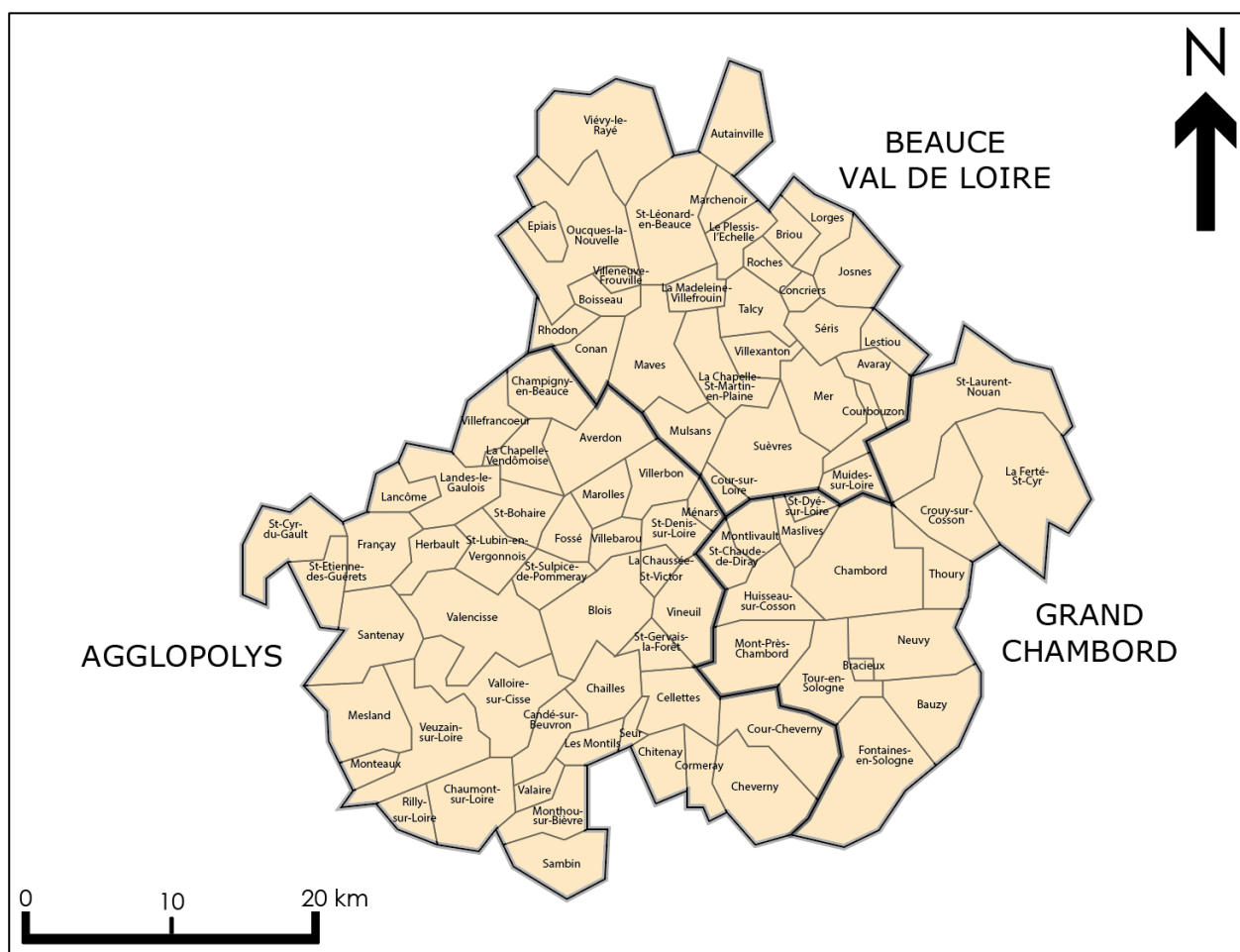
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043976917



ARTICLE 3

Périmètre du Contrat

Le présent contrat est applicable sur l'intégralité du Bassin de mobilité tel qu'adopté lors de l'assemblée plénière du 30 juin 2022. Il portera à la fois sur les déplacements au sein du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux et sur les déplacements entre le Bassin de mobilité du Pays des Châteaux et les Bassins de mobilité limitrophes.



Périmètre du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux

ARTICLE 4

Durée du Contrat

Dans un souci de cohérence de l'action régionale, la durée du Contrat opérationnel de mobilité est déterminée en lien avec la Convention Région-Territoires : Ambitions



partagées 2030⁶, élaborée dans une démarche synchronisée avec le présent contrat, soit une durée de 5 ans.

ARTICLE 5

Diagnostic territorial des mobilités

5.1. Fiche d'identité du Bassin de mobilité :

Le Bassin de mobilité du Pays des Châteaux compte 146 349 habitants (INSEE, 2021), pour 89 communes :

EPCI	Commune	Population municipale (recensement INSEE 2022)	Commune	Population municipale (recensement INSEE 2022)
Communauté d'agglomération Blois Agglopolys	Averdon	677	Monteaux	723
	Blois	47 092	Monthou-sur-Bièvre	793
	Candé-sur-Beuvron	1 487	Rilly-sur-Loire	455
	Cellettes	2 700	Saint-Bohaire	493
	Chailles	2 708	Saint-Cyr-du-Gault	174
	Champigny-en-Beauce	607	Saint-Denis-sur-Loire	904
	Chaumont-sur-Loire	1 091	Saint-Étienne-des-Guérets	115
	Cheverny	908	Saint-Gervais-la-Forêt	3 184
	Chitenay	1 136	Saint-Lubin-en-Vergonnois	776
	Cormeray	1 568	Saint-Sulpice-de-Pommeray	1 841
	Cour-Cheverny	2 830	Sambin	872
	Fossé	1 270	Santenay	293
	Françay	271	Seur	486
	Herbault	1 139	Valaire	84
	La Chapelle-Vendômoise	797	Valencisse	2 329
	La Chaussée-Saint-Victor	4 488	Valloire-sur-Cisse	2 433
	Lancôme	121	Veuzain-sur-Loire	3 327
	Landes-le-Gaulois	727	Villebarou	2 558
	Les Montils	1 925	Villefrancœur	420
	Marolles	721	Villerbon	832
Menars	620	Vineuil	8 050	
Mesland	549	-	-	
Communauté de communes Grand Chambord	Bauzy	271	Mont-près-Chambord	3 360
	Bracieux	1 341	Montlivault	1 307
	Chambord	99	Neuvy	316
	Crouy-sur-Cosson	521	Saint-Claude de Diray	1 772
	Fontaines-en-Sologne	659	Saint-Dyé sur Loire	1 155
	Huisseau-sur-Cosson	2 293	Saint-Laurent Nouan	4 259
	La Ferté Saint-Cyr	1 078	Thoury	425
	Maslives	661	Tour-en-Sologne	1 133
Communauté de communes Beauce – Val de Loire	Autainville	429	Marchenoir	679
	Avaray	680	Maves	680
	Boisseau	104	Mer	6 294
	Briou	143	Muides-sur-Loire	1 250
	Conan	161	Mulsans	514
	Concriers	188	Oucques-la-Nouvelle	1 647
	Cour-sur-Loire	252	Rhodon	116

⁶ Enrichissant les Contrats Régionaux de Solidarité Territoriale (CRST), les Conventions Région-Territoires : Ambitions partagées 2030, sont la traduction de concertations territoriales menées avec les acteurs locaux à l'échelle des bassins de vie. Ces conventions déterminent les axes stratégiques et les actions prioritaires en termes de transition écologique et de changement climatique, ainsi qu'en termes d'offre de services publics de proximité. La convention Région-Territoires relative au Bassin de vie de Blois s'achève le 31 décembre 2031.



EPCI	Commune	Population municipale (recensement INSEE 2022)	Commune	Population municipale (recensement INSEE 2022)
	Courbouzon	424	Roches	64
	Epiais	119	Saint-Léonard en Beauce	638
	Josnes	862	Séris	396
	La Chapelle Saint-Martin en Plaine	693	Suèvres	1 583
	La Madeleine Villefrouin	32	Talcy	277
	Le Plessis l'Echelle	58	Viévy-le-Rayé	466
	Lestiou	288	Villeneuve-Frouville	65
	Lorges	353	Villexanton	203

Communes et populations du Bassin de mobilité

5.1.1 Indicateurs socio-économiques :

Indicateurs	Valeur (2021)
Population bassin de mobilité (BM)	146 349
Part relative de la population régionale	5,67 %
Part relative de la population départementale	44,49 %
Densité moyenne de population (BM)	84,1 hab. / km ²
Densité moyenne dans la Région	65,2 hab. / km ²
Densité moyenne dans le département	51,2 hab. / km ²
Nombre d'actifs 15-65 ans (BM)	65 625
Taux de motorisation des ménages (BM)	87,99 %

5.1.2. Exercice de la compétence mobilité :

Nom de l'EPCI	Compétence mobilité	Avancement de plan de mobilité	Avancement de schéma directeur cyclable	Avancement PLUi	Avancement SCOT	Autre
CA Blois - Agglopolys	AOM	Cf. PLUi-HD	Plan vélo/piéton finalisé en 2023	PLUi-HD approuvé en 2023	SCOT finalisé en 2016, en cours de révision (2022-2025)	
CC Grand Chambord	Non-AOM	Plan de mobilité simplifié finalisé en 2024	Schéma directeur des mobilités actives finalisé en 2023	PLUi approuvé en 2020. Révision en cours (2025)		Plan paysage finalisé en 2025
CC Beauce - Val de Loire	Non-AOM			PLUi en cours d'élaboration (2025)		



5.1.3. Flux pendulaires et parts modales des déplacements :

➤ Flux pendulaires⁷ :

A l'échelle du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux, ce sont près de 81 500 déplacements domicile – travail qui sont effectués au quotidien, dont :

- 39 500 internes au BM (soit 48,5 % des déplacements domicile – travail) ;
- 20 000 sortants du BM (24,5 %) ;
- 22 000 entrants au sein du BM (27 %).

Ces chiffres révèlent néanmoins des disparités selon les EPCI :

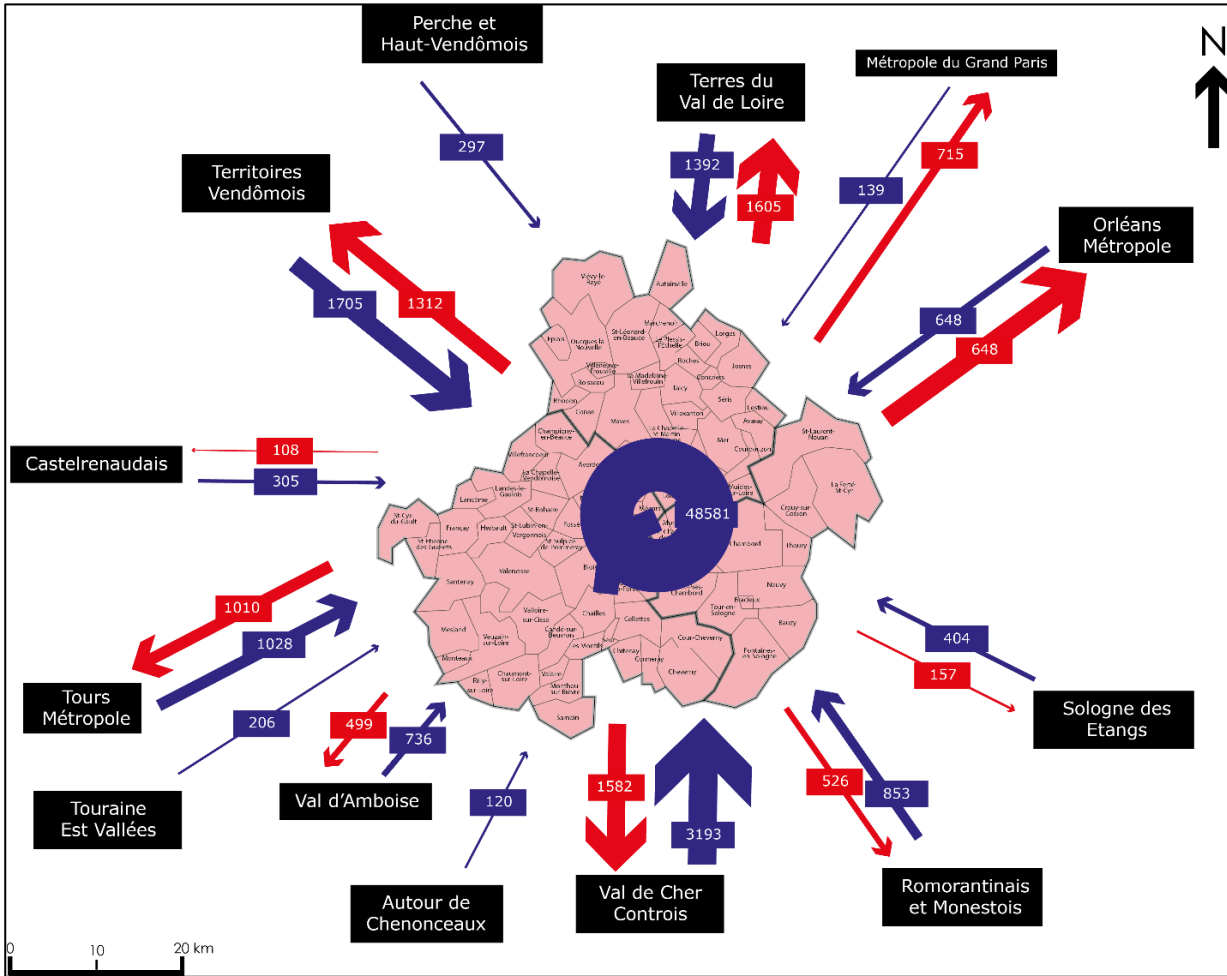
Flux de déplacements Domicile – travail	Agglopolys	Grand Chambord	Beauce Val de Loire
Internes	33 918	2 811	2 820
Sortants	8 470	6 043	5 491
Entrants	16 352	2 858	2 783

Ces flux reflètent la structuration socio-économique du territoire, marquée par un poids démographique plus élevé et une concentration plus importante d'employeurs au sein de la Communauté d'agglomération de Blois – Agglopolys, en comparaison avec les Communautés de communes Grand Chambord et Beauce – Val de Loire.

Concernant les déplacements vers l'extérieur du bassin de mobilité, les principaux territoires d'accueil des actifs sont les Communautés de communes Terres du Val de Loire – notamment pour les habitants situés à l'est – et Val de Cher – Controis, ainsi que la Communauté d'agglomération Territoires Vendômois et les Métropoles de Tours et d'Orléans. À noter qu'environ 700 personnes réalisent quotidiennement des trajets pendulaires vers la région parisienne.

À l'inverse, les flux domicile-travail entrants se concentrent principalement le long des axes nord-sud (Val de Cher – Controis, Territoires Vendômois, Romorantinais et Monestois) et est-ouest (Métropoles d'Orléans et de Tours, Terres du Val de Loire, Val d'Amboise).

⁷ Données INSEE – RP 2021



Flux domicile-travail à l'échelle du bassin de mobilité⁸
 Principaux EPCI émetteurs (flèches bleues) et récepteurs (flèches rouges)
 (Insee, RP 2021 - Caractéristiques de l'emploi)

⁸ Détail par EPCI en annexe



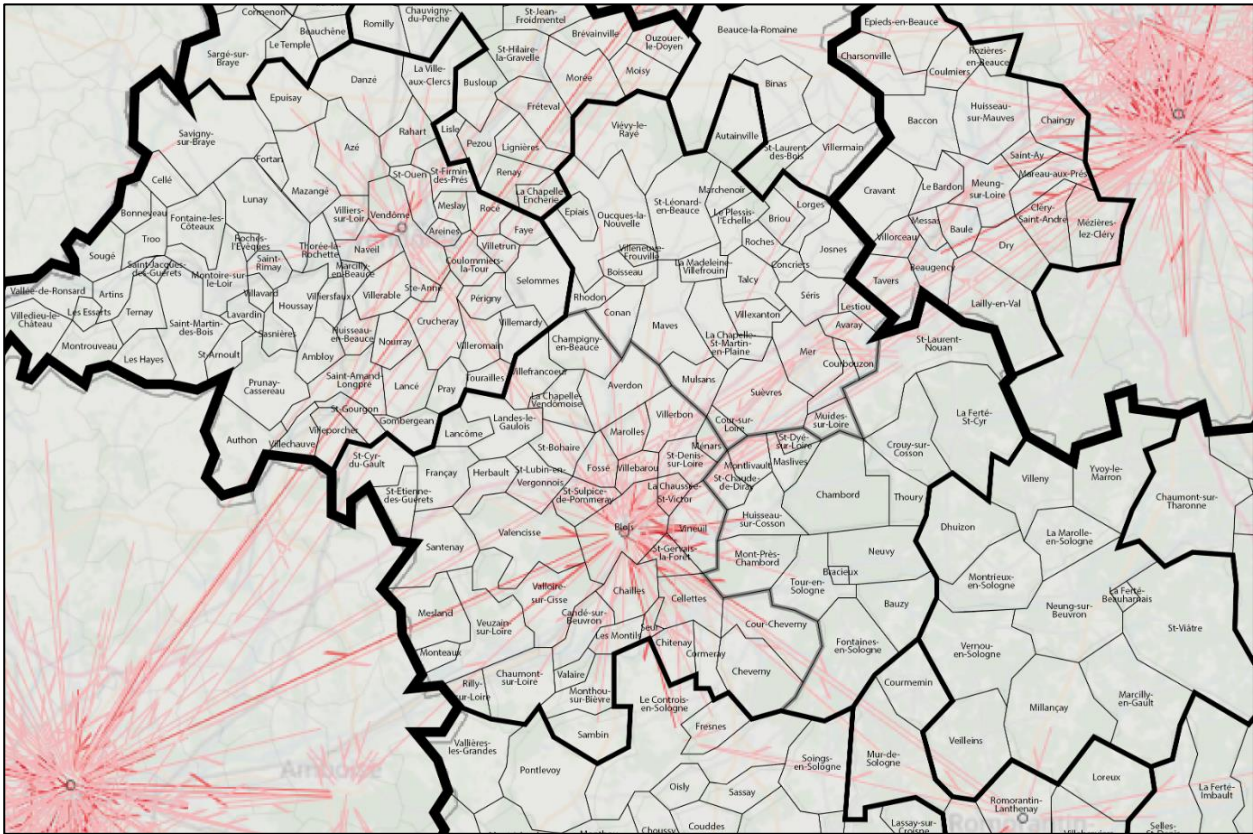
Envoyé en préfecture le 03/02/2026

Reçu en préfecture le 03/02/2026

Publié le

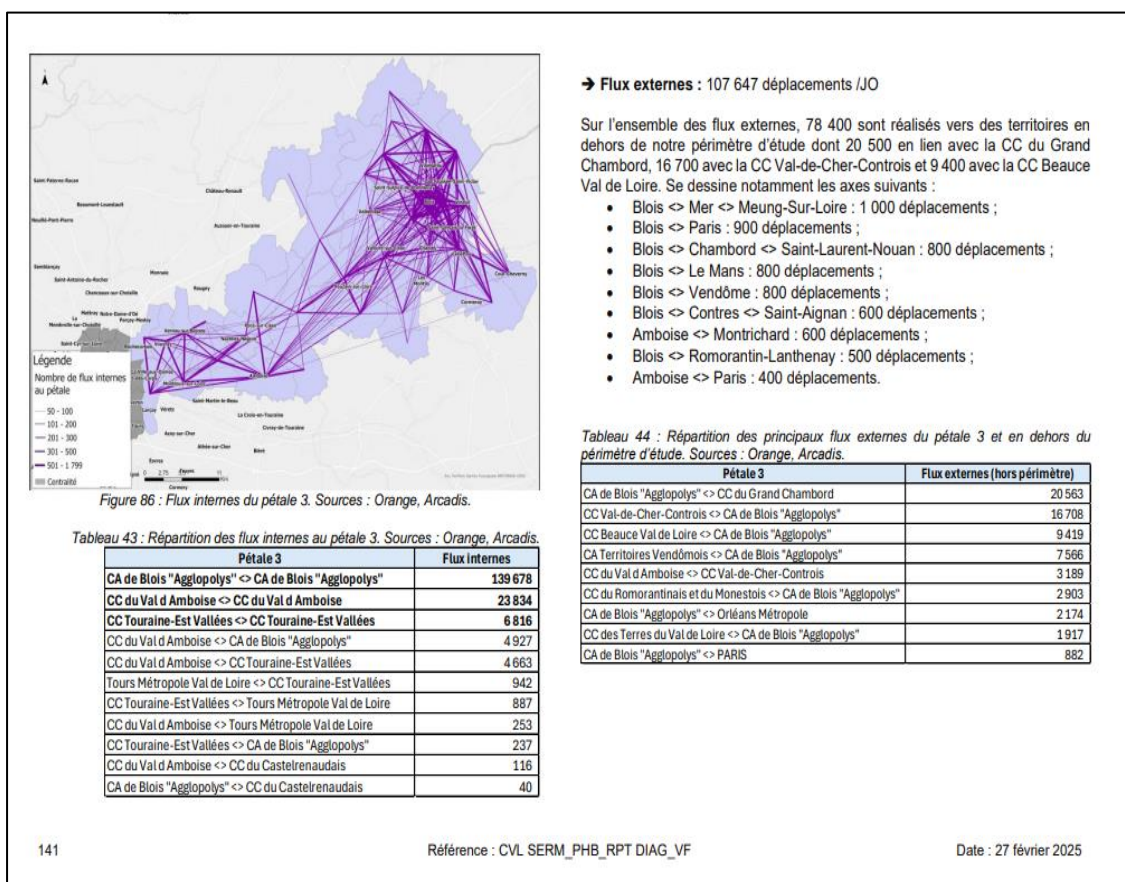


ID : 041-244100798-20260202-041_013_2026-DE



*Flux domicile-travail à l'échelle communale (supérieurs à 100)
(Insee, 2022)*

En complément de ces chiffres, l'étude réalisée dans le cadre des SERM Orléanais et Touraine permet d'identifier les traces de l'opérateur téléphonique Orange, représentant ainsi l'ensemble des déplacements :



Flux globaux de déplacements (Arcadis – SERM)

➤ Parts modales (domicile-travail) :

La voiture reste prédominante au niveau du mode de transport utilisé pour les déplacements domicile-travail à l'échelle du Bassin de mobilité, mais avec des niveaux différents selon l'EPCI :

	Agglopolys	Grand Chambord	Beauce Val de Loire
Voiture	80,35 %	89,11 %	85,78 %
Vélo	3,12 %	1,47 %	1,41 %
Transports collectifs	5,98 %	1,81 %	3,32 %
Pas de transport	3,86 %	3,68 %	4,42 %
Marche	5,29 %	2,77 %	3,81 %
2 roues motorisées	1,29 %	1,15 %	1,27 %

Parts modales des déplacements domicile-travail (Insee, RP 2021 - Caractéristiques de l'emploi)

Cette prédominance de la voiture s'explique en partie par la distance des déplacements effectués avec ce mode (13,3 km pour Agglopolys, 17,3 km pour Grand Chambord et 20,5 km pour Beauce – Val de Loire), les lieux d'habitation étant plus ou moins éloignés des lieux de travail selon le territoire.



S'agissant des transports collectifs, la présence d'un réseau urbain sur le territoire d'Agglopolys explique une part d'usage plus élevée par rapport aux deux autres EPCI. Cela se traduit également par des distances moyennes de déplacement plus courtes pour les habitants de l'agglomération blésoise. En effet, bien que certains Blésois utilisent le train pour se rendre au travail, la moyenne kilométrique est pondérée par ceux qui empruntent le réseau de bus, caractérisé par des trajets plus courts. À l'inverse, de nombreux habitants des Communautés de communes Grand Chambord et Beauce – Val de Loire se déplacent en train vers des pôles d'emploi comme Blois, Orléans ou Tours, ce qui tend à augmenter la distance moyenne parcourue (Cf. annexes 2, 3 et 4).

	Agglopolys	Grand Chambord	Beauce Val de Loire
Voiture	13,3 km	17,3 km	20,5 km
Vélo	3,6 km	5,1 km	2,8 km
Transports collectifs	20,2 km	27,7 km	40,0 km
Marche	1,3 km	0,9 km	0,8 km
2 roues motorisées	10,0 km	15,4 km	16,6 km

Distances moyennes des déplacements domicile-travail selon le mode (Insee, RP 2021 - Caractéristiques de l'emploi)

5.2. Documents supra-communaux :

5.2.1. Le SRADDET

En 2020, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Centre Val de Loire a été approuvé. Les objectifs régionaux sont notamment :

- La division par deux de la consommation d'énergie d'ici 2050, et la réduction de 100 % des émissions de GES de 2014 à 2050 comme suit (en MtepCO2).

Secteur d'activité	Émissions 2014	Objectifs 2021	Objectifs 2026	Objectifs 2030	Objectifs 2050
Transports	6,2	4,6	3,2	2,0	Équivalent à 0

- Une offre de mobilité multimodale et plus décarbonée, avec les objectifs suivant au niveau régional (objectif n°7) :
 - diminution de la voiture individuelle solo dans les déplacements de 5 points en 2030 et 20 points en 2050 (à partir de 2020) ;
 - augmentation de la part modale du vélo pour atteindre 9 % en 2025
 - réduction de la consommation énergétique finale du territoire de 43 % à 2050, soit spécifiquement dans le secteur des transports une baisse de 60 %.
- Des territoires en dialogues ou villes et campagnes coopèrent (objectif n°2), avec un objectif de renforcement de l'armature territoriale et d'accessibilité accrue à



l'ensemble des services (objectif n°7), en prenant en compte les besoins spécifiques des territoires ruraux (proposer des solutions de mobilité quotidienne sur l'ensemble des bassins de vie) et des jeunes apprenants.

- Un nouvel urbanisme plus durable, prenant en compte les mobilités durables (objectif n°5)
- La diminution des polluants de 2008 à 2030, de -13 % (NH3), - 52 % (Composé organiques volatils COVNM), - 57 % (particules fines PM 2,5), - 69 % (NOx) à - 77 % (SO2).
- Des politiques locales (urbanisme, mobilités...) favorables à la santé (objectif n°8).

Il s'agit de faciliter tous types de reports modaux de l'autosolisme vers d'autres modes plus durables et d'éviter une fracture territoriale (obj. 7, p.66. du fascicule), de faciliter les pratiques multimodales, en tenant compte des caractéristiques propres à chaque territoire, et en développant une culture autour de la mobilité durable.

La sauvegarde d'un réseau ferroviaire du quotidien dense et performant est un impératif.

5.2.2. Le projet de révision du SCoT du Blaisois

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un projet politique, économique et social qui oriente le développement du territoire **à horizon 20 ans (2050)**. Il doit permettre aux communes d'un même bassin de vie de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, **des déplacements et de l'environnement**.

De nouvelles lois, notamment les lois ÉLAN (Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique) et CLIMAT ET RÉSILIENCE, ont affirmé le **rôle intégrateur du SCoT**, et sa place centrale dans la définition des stratégies territoriales.

Le SCoT est construit en compatibilité avec le SRADDET. Les plans de mobilités locaux doivent être compatibles avec le SCoT.

Le SCoT du Blaisois est en cours de révision, avec un PAS débattu, un diagnostic, un projet de DOO et un projet de plan d'action rédigés partagés avec les élus du SIAB et les techniciens des intercommunalités. Parmi les objectifs de la révision :

- **Maintenir le niveau d'ambition du SCoT actuel en matière de développement et de qualité de vie**, ainsi qu'en matière de gestion des risques, dans un **dialogue renforcé avec les territoires voisins ; actualiser le projet de territoire à l'échelle du bassin de vie en intégrant le périmètre de la Communauté de communes de Beauce Val de Loire**.
- **Mettre à jour l'armature territoriale à l'échelle du SIAB**, tout en conservant les logiques du SCoT actuel et en prenant en compte les PLUi de chaque EPCI.
- **Moderniser le SCoT** ; refonte du Document d'orientations et d'Objectifs (DOO) s'appuyant sur les objectifs actuels et venant les compléter au regard de l'évolution réglementaire et des documents supra (afin de viser les **transitions**

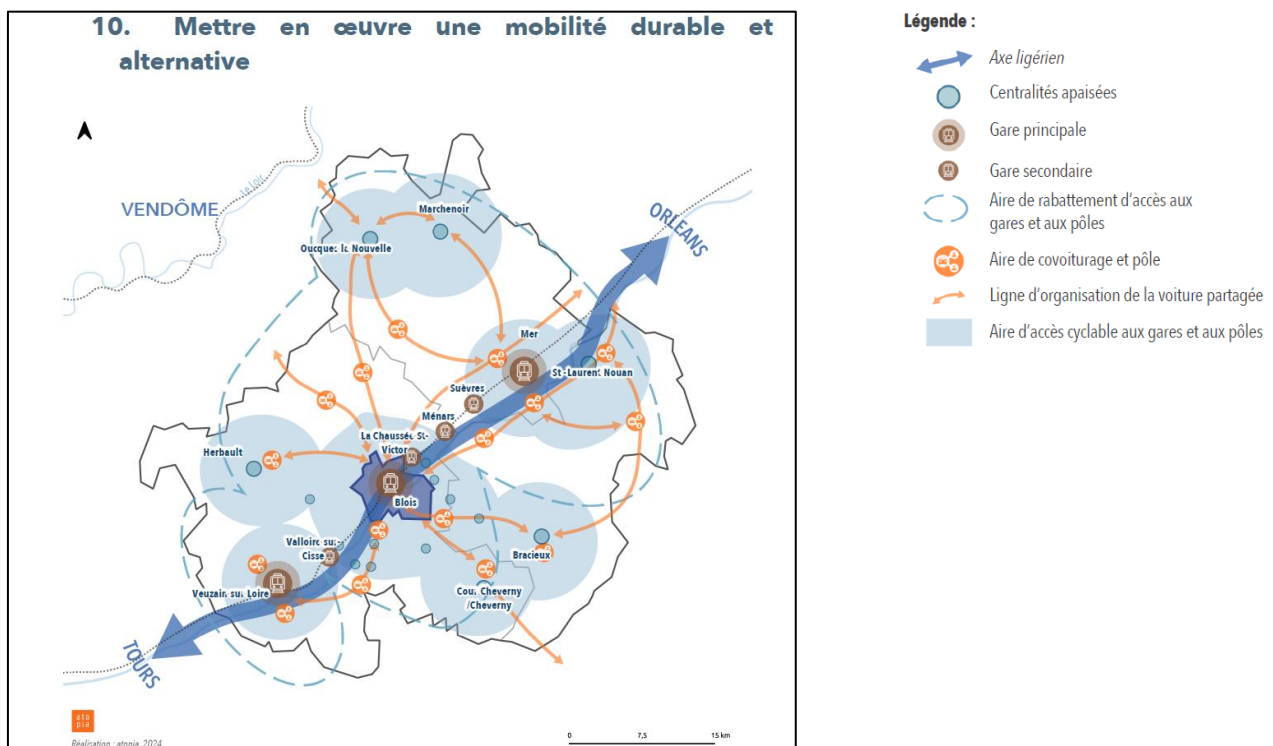


écologique, **énergétique** et climatique, une offre d'habitat, **de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie...**).

- **Suivre une trajectoire vertueuse** pour notre territoire répondant aux nouveaux objectifs fixés par la loi Climat et Résilience en matière de lutte contre l'artificialisation des sols et aux besoins en matière d'économie et d'emploi, de services, de mixité, d'énergie, de **mobilité**, de préservation de l'environnement, d'exceptionnalité de notre patrimoine et de nos paysages. Le SCoT doit contribuer à la résilience globale du territoire et à la **réduction des inégalités sociales**.

Dans un contexte de croissance démographique modérée (150 000 habitants à horizon 2050), la territorialisation conforte le renouvellement urbain, le cœur d'agglomération et les polarités, avec un principe de maillage du territoire (pôles majeurs et pôles relais).

Les mobilités s'organisent autour d'un principe de renforcement de l'offre de service au niveau des gares et polarités, et de **rabattement** vers ces sites par des modes doux (covoiturage, accès cyclable...), dans une **logique de bassin de vie**.



Carte de synthèse des orientations, extrait du projet de DOO, SCoT du Blaisois révisé (version du 31/01/2025)

Le projet de DOO s'articule en 5 orientations sur les mobilités durables (voir projet de DOO pour le détail de chaque orientation) :

- **orientation 33 : Prévoir l'insertion territoriale des grands projets d'équipement, de réseaux et de desserte nécessaires au transports collectifs et des services**



Au-delà du renforcement du niveau de desserte et de service existant sur les gares du territoire (dont l'intermodalité), il s'agit notamment de veiller à la préservation de capacités de développement des infrastructures ferroviaires du territoire (réinvestissement de l'emprise de l'ancienne voie ferroviaire Blois-Vendôme) et d'étudier le développement du fret.

- **orientation 34 : S'appuyer sur la desserte ferroviaire pour organiser des mobilités bas carbone à l'échelle du territoire**
 - transformer les secteurs gare en des pôles d'intermodalité au service de tout le territoire
 - faire des gares (et des points de desserte par les transports collectifs) des lieux d'intensification et de densification urbaine
- **orientation 35 : Orienter la mobilité des ménages autour des déplacements collectifs ou partagés**
 - proposer une offre alternative à la voiture (covoiturage, bus) performante et pérenne pour tout type de déplacements (dont création d'aires de covoiturage, parking relais, arrêts auto-stop)
 - optimiser les lignes existantes du réseau de transport en commun urbain (développer l'offre, étudier l'opportunité de tronçons en site propre, généraliser l'offre en TAD, organiser l'intermodalité vélo/bus en envisageant le chargement des vélos à bord des bus, renforcer la coordination entre les différents réseaux en matière de tarification combinée et avec les territoires voisins..)
 - organiser l'accessibilité des zones d'activités économiques du territoire et généraliser les plans de déplacement
- **orientation 36 : Poursuivre le maillage du territoire par les itinéraires dédiés aux circulations douces pour tous les usages**
 - s'appuyer sur le réseau de liaisons douces existant pour développer et renforcer le maillage du territoire (finalisation du réseau structurant et de ses continuités, sécurisation, stationnement cyclable à proximité des gares, au sein des centres bourgs...)
 - Consolider la structuration d'un réseau cyclable et de liaisons douces maillant l'ensemble du territoire (vers les centres-bourgs et centralités)
 - Développer les circulations douces sur le territoire comme vecteur de santé et de bien vivre : itinéraire de part et d'autre de la Loire, rabattement des pôles relais vers l'axe ligérien, rabattement des espaces ruraux vers les pôles secondaires, sécurisation de la liaison Mer-Chambord.
- **Orientation 37 : améliorer l'accès des pôles par les modes bas carbone pour renforcer leur attractivité** (aménagement de l'espace public dans les centralités du territoire)



Le projet de plan d'action du SCoT propose que le SIAB soit un coordinateur des plans de mobilités pour les déplacements inter-EPCI et notamment pour la couronne périurbaine.

5.2.3 Les documents intercommunaux : Les projets de territoire, les PCAET et les plans de mobilité

Concernant la consommation d'énergie, les objectifs du PCAET Agglopolys sont plus ambitieux que ceux du SRADET (cf. plan énergie). Les orientations concernant la mobilité sont les suivantes :

- favoriser le télétravail via le déploiement de la fibre ;
- développer le covoiturage et les outils pour favoriser le covoiturage ;
- développer les véhicules en autopartage et le service de location de trottinettes électriques ;
- encourager les énergies non fossiles dans le transport et développer une flotte propre en interne et pour Azalys (dont mise en œuvre du forfait mobilité durable, formation des agents à l'écoconduite) ;
- améliorer la vitesse commerciale des bus ;
- investir dans les aménagements cyclables et les dispositifs de soutien au vélo ;
- transformer le quartier de la gare ;
- accompagner le développement de tout type de plans de déplacement, et réaliser un plan de déplacement interadministration ;
- réaliser une maison de la mobilité ;
- favoriser la mobilité piétonne et assimilée dans les centre-bourg et en ville ;
- baisser la vitesse à 110 km/h sur l'autoroute au Nord de Blois et/ou à 50 sur le pont Charles de Gaulle ;
- favoriser la desserte ferroviaire de la gare de la Chaussée St-Victor.

Les objectifs du PCAET de l'Entente Grand Chambord et Beauce Val de Loire sont également très ambitieux, notamment en ce qui concerne la mobilité :

- développer les modes actifs pour les déplacements du quotidien ;
- engager une véritable politique de diminution des besoins de déplacement en rapprochant les services des habitants et en limitant les distances de déplacement domicile-travail des actifs ;
- développer la mobilité partagée en accompagnant le lancement et le développement d'offres attractives de mobilités partagées ;
- renforcer l'accessibilité et la lisibilité du réseau de transports collectif Rémi (routier et ferroviaire) tout en facilitant l'intermodalité ;
- accompagner les changements de comportement vers une mobilité plus durable en :
 - o pilotant, animant, et coordonnant la mise en œuvre du schéma directeur des mobilités actives (SDMA) et du plan de mobilité rurale (PMR) ;
 - o développant une stratégie de communication globale et d'expérimentations ;
 - o assurant l'exemplarité des collectivités sur la mobilité ;
 - o accompagnant les acteurs clés du territoire à suivre ses pas.



Le PLUi-HD d'Agglopolys, intégrant les politiques habitat et déplacement, est entré en vigueur le 13 janvier 2023. Il intègre les enjeux et objectifs du PCAET, pour une mobilité plus durable, mais aussi une végétalisation renforcée, et une limitation de l'imperméabilisation.

Il vise notamment les objectifs suivants :

	Enquête ménages 2008	Estimation 2018	Objectif POA (2030)	Evolution 2018 - 2030	Objectif PLUI horizon 2037	Evolution 2018 - 2037
Vélo	2%	3% (3,5% en cour d'agglo, 1% en dehors)	6% (9% dans l'UG Cœur d'agglo, 2% en dehors dans les autres UG)	+100%	12%	+300%
Marche	25%	25%	28,5%	+12%	32%	+28%
Transport urbain	3%	5%	6%	+20%	9%	+80%
Transport non urbain	2%	2%	2,5%	+25%	3%	+50%
Voiture partagée et covoiturage	65%	6%	10%	+66%	12%	+100%
Autosolisme		55%	47%	-15%	34%	-39%
Autres (tournées, ...)	3%	53%		-	-	-

5.3. Services de mobilité existants :

5.3.1. Offres urbaines de transports collectifs :

Du fait de son statut historique d'Autorité Organisatrice des Mobilités⁹, la Communauté d'Agglomération de Blois – Agglopolys dispose d'un réseau de transport urbain dénommé Azalys, comportant :

- 2 navettes gratuites de centre-ville + 1 navette P+R en expérimentation
- 8 lignes urbaines, A à H
- 19 lignes péri-urbaines L15 à L32
- 27 lignes à vocation scolaire
- Les services de TAD Resago et Handigo

5.3.2. Offres interurbaines de transports collectifs :

➤ **Train :**

Le Bassin de mobilité du Pays des Châteaux est desservi par plusieurs lignes de train :

- Trains Ouigo organisés par SNCF Voyageurs ;
- Trains Rémi organisés par la Région Centre – Val de Loire sur les lignes :
 - Rémi Express Paris-Les Aubrais – Tours ;
 - Rémi Orléans – Tours ;
 - Rémi Orléans – Tours – Nantes – Le Croisic, organisée en partenariat avec la Région des Pays de la Loire.

⁹ Avant la Loi d'Orientation des Mobilités, les Métropoles, Communautés urbaines et Communautés d'agglomération étaient de fait Autorités Organisatrices des Mobilités



Ces lignes desservent les gares suivantes (par ordre alphabétique, chiffres de fréquentation tous trains confondus) :

- Blois – Chambord : 1 927 554 voyageurs / an¹⁰ ;
- la Chaussée Saint-Victor : 995 voyageurs / an ;
- Chouzy : 1 010 voyageurs / an ;
- Menars : 687 voyageurs / an ;
- Mer : 332 984 voyageurs / an ; 2^{ème} desserte du bassin de mobilité après Blois
- Onzain – Chaumont-sur-Loire : 276 247 voyageurs / an ;
- Suèvres : 81 voyageurs / an ;
- Veuves – Monteaux : 1 713 voyageurs / an.

La ligne Orléans – Tours est un axe structurant des mobilités au sein du Bassin de mobilité. Elle permet de relier, depuis Blois, Veuzain-sur-Loire ou encore Mer, Orléans et Tours en 30 à 60 minutes, à raison de plus d'une vingtaine d'allers-retours journaliers en semaine. Elle relie également Paris avec des trains directs ou via une correspondance à Orléans. En 2023, deux allers-retours « rapides » supplémentaires avec la desserte des gares d'Orléans, Blois, Saint-Pierre des Corps, et Tours ont été mis en place en semaine. En 2023 également, les arrêts intermédiaires (Meung, Beaugency, Mer, Onzain, Amboise) ont été systématisés sur les trains « Interloire » qui relient Orléans à Nantes en Semaine et le Croisic le weekend, offrant à ces gares 3AR supplémentaires en semaine et deux le weekend. 2024 a vu la création d'un train rapide Tours > Orléans supplémentaire en pointe de soirée. En 2025, c'est la capacité de 4 services en heure de pointe qui a été renforcée pour offrir près de 850 places supplémentaires par jour.

La gare de Mer est la gare des trajets quotidien de nombreux habitants de Grand Chambord.

➤ Réseau de cars Rémi :

Le réseau de lignes régulières de car Rémi 41, organisé en étoile autour de Blois, dessert le Bassin de mobilité avec 12 lignes reliant les principales communes du département. Cette configuration en étoile est l'héritage d'une structuration visant à relier les établissements scolaires blésois, en particulier les lycées. Cela se reflète dans la fréquentation des cars, majoritairement composée d'élèves qui représentent environ 70 % des usagers des lignes régulières dans le Loir-et-Cher.

Au total, ce sont près de 263 000 voyageurs qui ont emprunté le réseau de car Rémi sur le territoire du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux en 2024¹¹.

L'achat de titres et d'abonnements Rémi est possible à la montée à bord, dans les gares routières, dans les gares ferroviaires, chez des dépositaires et sur le site internet Rémi.

Parmi ces services réguliers, certains comportent une vocation touristique :

- la ligne 2 (Blois – Lamotte-Beuvron) se distingue par une desserte directe entre Blois et le Domaine de Chambord, assurée par deux allers-retours quotidiens tout au long de l'année, en complément des autres services de la ligne et en correspondance avec les trains ;

¹⁰ Chiffres SNCF – 2023

¹¹ Détail par lignes en annexe 5



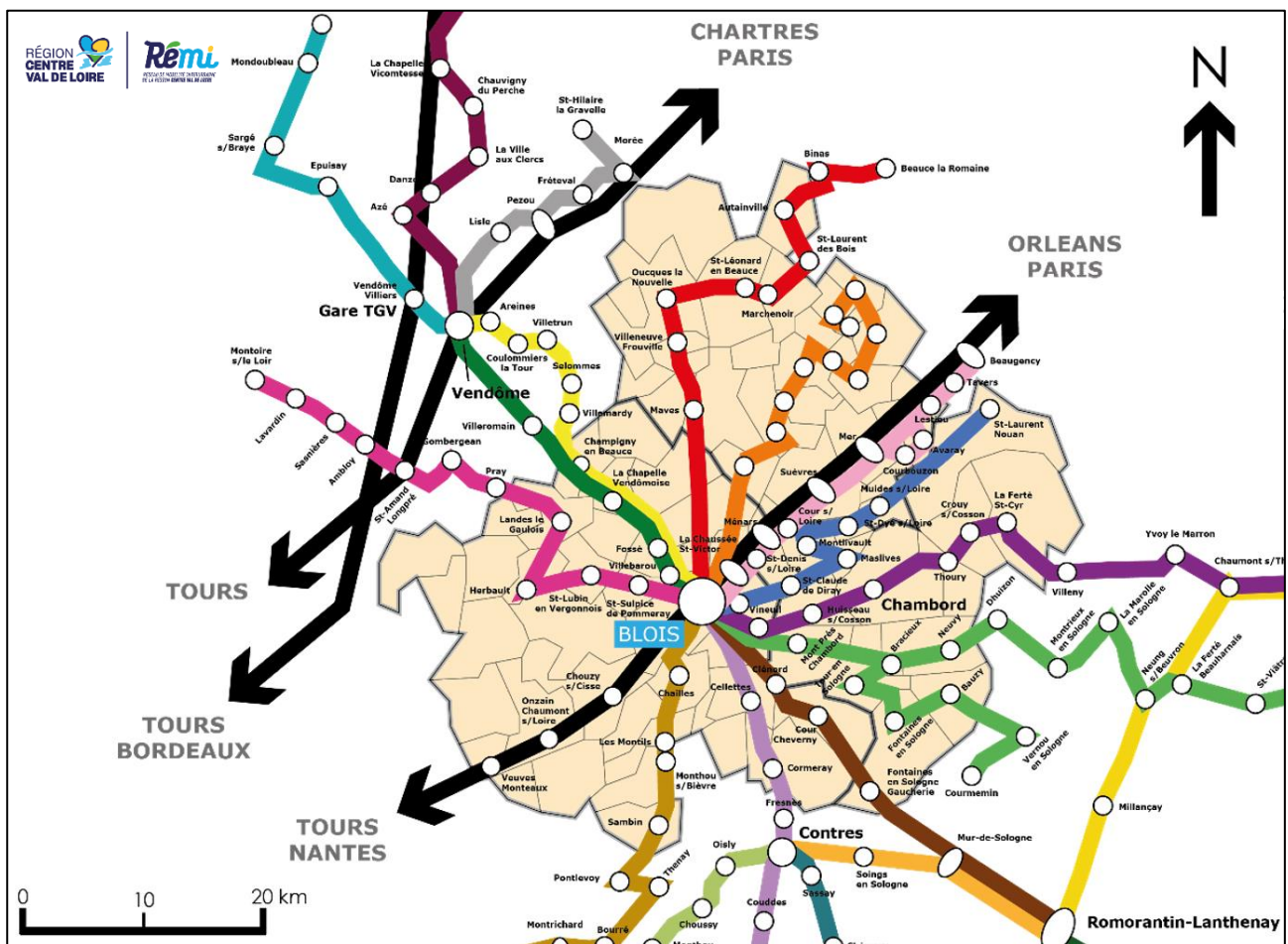
- en complément de la ligne 5 (Blois – Saint-Aignan), une navette propose un aller-retour direct entre Blois et le ZooParc de Beauval pendant les vacances scolaires (toutes zones confondues), également en correspondance avec les trains.

Des tarifications spécifiques existent pour ces deux dessertes, permettant l’achat de titres combinés train + car (et/ou entrée sur le lieu touristique)¹².

Par ailleurs, quatre lignes permettent l’emport de vélos entre avril et novembre¹³ :

- la ligne 2 (Blois – Chambord – Lamotte-Beuvron) ;
- la ligne 4 (Blois – Romorantin) ;
- la ligne 5 (Blois – Contres – Saint-Aignan) ;
- la ligne 9 (Blois – Vendôme).

Ces services réguliers sont complétés par 75 circuits scolaires Rémi à destination des collèges et lycées de Contres, Vineuil, Bracieux, Saint-Laurent Nouan, Beaugency, Mer, Oucques-la-Nouvelle et Vendôme, ainsi que des écoles primaires du territoire. Ces circuits permettent à 4 000 élèves de se rendre dans leur établissement scolaire au quotidien. Depuis septembre 2025, un certain nombre d’entre eux sont également ouverts aux usagers commerciaux.



¹² <https://www.remi-centrevalde Loire.fr/tourisme/>

¹³ <https://www.remi-centrevalde Loire.fr/tourisme-offre-velo/en-velo-profitez-des-chateaux/>



Réseau Rémi train + car

Pour la Région Centre-Val de Loire, le Bassin de mobilité du Pays des Châteaux représente un budget annuel moyen de 40 millions d'euros pour les services de mobilité, hors investissement matériels roulants ferroviaires et infrastructures, décomposés de la manière suivante :

- trains régionaux Rémi (ligne Orléans – Tours) : 31 M€ / an* ;
- lignes routières régulières : 6,4 M€ / an* ;
- lignes routières scolaires : 2,5 M€ / an*.

* *Coût total des services desservant le Bassin de mobilité (à l'intérieur et hors du territoire).*

➤ **Motorisation :**

Les véhicules thermiques assurant les lignes régulières sont progressivement remplacés par des modèles fonctionnant au biogaz naturel pour véhicules (BioGNV) ou à motorisation électrique. A ce jour 4 véhicules électriques sont affectés au réseau Rémi 41. Un parc de 41 véhicules verts est prévu à horizon 2028.

5.3.3. Services de mobilités actives, partagées et solidaires :

➤ **Mobilités actives :**

Le territoire est couvert par plusieurs schémas directeurs en matière d'aménagements relatifs aux mobilités douces :

- le **Conseil Départemental de Loir-et-Cher** a élaboré en 2022 son Schéma directeur des mobilités douces qui se concrétise par la réalisation de voies vertes en maîtrise d'ouvrage propre, ou par subventionnement au titre de la DDMA (Dotation Départementale de Mobilités Alternatives) de projets menés par d'autres collectivités, de liaisons cyclables, de parking relais et d'aires de covoiturage :
 - liaisons cyclables réalisées : Blois/Molineuf ; Muides/Saint-Laurent ; Blois/Fossé ; Saint-Gervais/Cellettes ;
 - autres axes cyclables identifiés : aménagement du pont de Chaumont ; Saint-Denis sur Loire/La Chaussée Saint-Victor ; Saint-Gervais/Mont Près Chambord ; Suèvres/Mer ; Blois/Veuzain sur Loire ; Saint-Sulpice/Saint-Lubin ; Molineuf/Orchaise/Herbault ; Chailles/Les Montils ; Saint-Gervais/Cour-Cheverny ; Loire à Vélo/Château de Chaumont ; Cellettes/Cormeray ; Saint-Dyé/Muides ; Chouzy/Gare Veuzain ; Mer/Talcy ; Mont Près Chambord/Bracieux
 - passerelle modes doux sur la Loire : en 2025 le Département a engagé la construction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces au-dessus de la Loire entre la Chaussée Saint-Victor et Vineuil. Intégré aux itinéraires cyclables et équestres, cet équipement permettra aux piétons, cyclistes ou



cavaliers de franchir le fleuve tant pour des déplacements de loisirs, touristiques ou quotidiens.

D'un coût total de 17,48 millions d'euros (dont 31 % pris en charge par le Département, 28 % par la Région, 27 % par l'Etat et 14 % par Agglopolys), les travaux de cette passerelle devraient se terminer dans le courant de l'année 2027.

La Convention Région-Département 2022-2025 ainsi que le contrat de Plan Etat Région prévoient les modalités de financement de certaines de ces actions.

- Le **schéma directeur cyclable d'Agglopolys** (2023) crée des liens inter-EPCI (par exemple jusqu'à Huisseau-sur-Cosson)
- la **Ville de Blois** a réalisé un Plan vélo-piéton en 2023 comportant 10 engagements¹⁴ :
 - « sécuriser les modes actifs : « vivre ensemble » ;
 - proposer des trajets directs via des lignes vélos et des raccourcis piétons ;
 - objectif zéro discontinuités cyclables et piétonnes ;
 - entretenir l'existant ;
 - apaiser le réseau secondaire et l'accès aux écoles, collèges et lycées ;
 - organiser le stationnement des vélos dans la chaîne de déplacement ;
 - faciliter la recherche et l'identification des itinéraires piéton et vélo ;
 - rendre accessible les modes actifs (carapattes, vélos abordables, etc.) ;
 - communiquer pour développer la « culture piéton/vélo » ;
 - dialoguer avec les usagères, usagers et concerter les associations. »
- les **Communautés de communes Grand Chambord et Beauce-Val de Loire** ont élaboré un Schéma directeur des mobilités actives en 2023 comportant un plan d'action décliné en quatre axes¹⁵ :
 - « développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale ;
 - apaiser la circulation et favoriser les modes doux dans les centres-bourgs ;
 - proposer de nouveaux services ;
 - garantir la gouvernance du Schéma directeur des mobilités actives. »

Par ailleurs, la Région Centre-Val de Loire propose deux types d'aides à l'acquisition :

- pour les habitants des territoires ruraux non couverts par une AOM, l'aide Mobilité Rurale permet une subvention de 25 % du coût TTC d'un vélo à assistance électrique dans la limite de 200 € (ou 500 € pour un vélo adapté aux personnes en situation de handicap). Une aide complémentaire forfaitaire de 25 € peut s'y ajouter pour l'achat d'un antivol de qualité ;
- pour les abonnés commerciaux Rémi, l'aide Rémi Zen permet une subvention régionale de 40 % du coût TTC de l'engin, dans la limite de 500 € pour un vélo pliant (électrique ou non) et de 200 € pour une trottinette électrique pliante.

¹⁴ Plan vélo-piéton de la Ville de Blois

¹⁵ Schéma directeur des mobilités actives de l'Entente Grand Chambord Beauce-Val de Loire



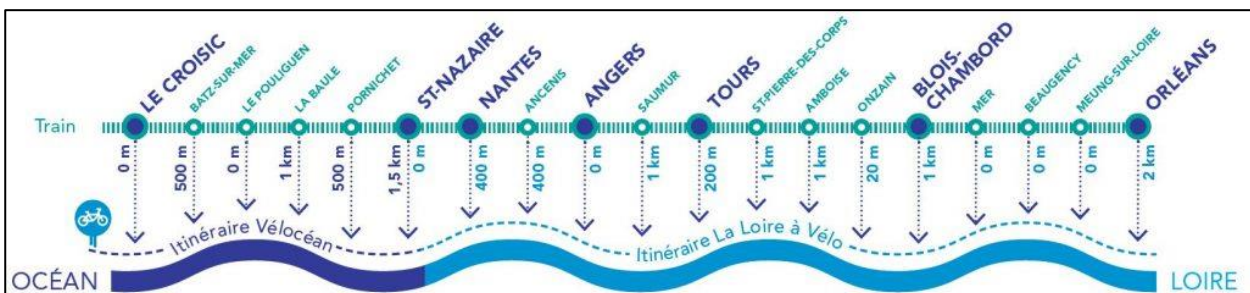
La Communauté de Blois – Agglopolys propose également plusieurs systèmes visant à encourager la pratique du vélo :

- aide à l'acquisition
- location
- atelier réparation
- lignes vélo
- Atelier relais Azalys

Par ailleurs, le territoire est équipé de quatre abris vélos sécurisés au sens de la Loi d'Orientation des Mobilités¹⁶ :

- en gare de Mer (abri sécurisé Rémi) ;
- en gare de Blois (abri sécurisé Agglopolys) ;
- place de la République (abri sécurisé Agglopolys) ;
- en gare d'Onzain – Chaumont-sur-Loire.

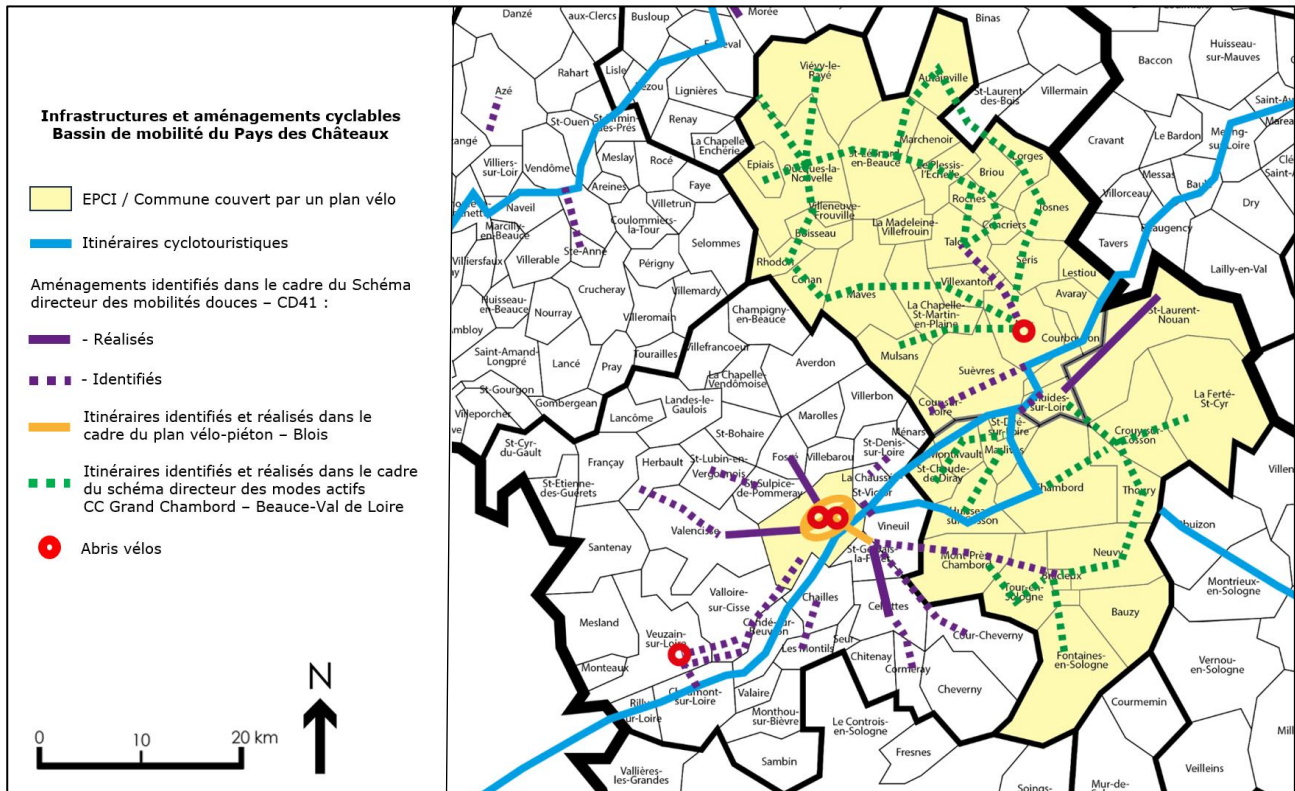
En ce qui concerne les itinéraires cyclables, le territoire est traversé d'est en ouest par l'itinéraire cyclotouristique de la **Loire à Vélo**, qui a fêté ses 20 ans en 2025 et qui est emprunté par 1,9 million de cyclistes par an (sur la totalité de son parcours). C'est aussi la destination cyclotouristique la plus vendue par les tours opérateurs au niveau national. Pour faciliter le trajet de ces voyageurs, un service d'accueil des vélos à bord de la ligne ferroviaire Orléans-Nantes, appelé « Train Loire à Vélo », est proposé depuis 2011.



Itinéraire du Train Loire à Vélo

Enfin, courant 2025 la Région Centre-Val de Loire a initié la création d'un Observatoire régional vélo qui a pour objectif de recenser de manière exhaustive l'intégralité des aménagements cyclables existants au sein des territoires associés à la démarche (Départements, EPCI, Syndicats Mixte...).

¹⁶ Est considéré comme abri vélo sécurisé au sens de la LOM un équipement permettant de fixer son vélo par deux points et bénéficiant d'un système de fermeture sécurisée, de surveillance humaine ou de vidéo-surveillance.



Schémas, infrastructures et aménagements cyclables projetés et existants au sein du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux

➤ **Service de trottinettes en libre-service :**

La Ville de Blois propose un service de trottinettes en libre-service, opéré par BIRD. Le service est réglementé, avec notamment des emplacements obligatoires pour garer les trottinettes (une soixantaine répartis sur l'ensemble de la Ville) et des zones de circulation dans lesquelles la vitesse est limitée, voire interdite.

Tarifs :

- de base : 1€ de frais de déblocage puis 0,23€ la minute
- de nombreuses formules d'abonnement existent
- des tarifs solidaires peuvent être appliqués (étudiants, abonnés Azalys, demandeurs d'emploi...).

➤ **Transport à la demande (TAD) :**

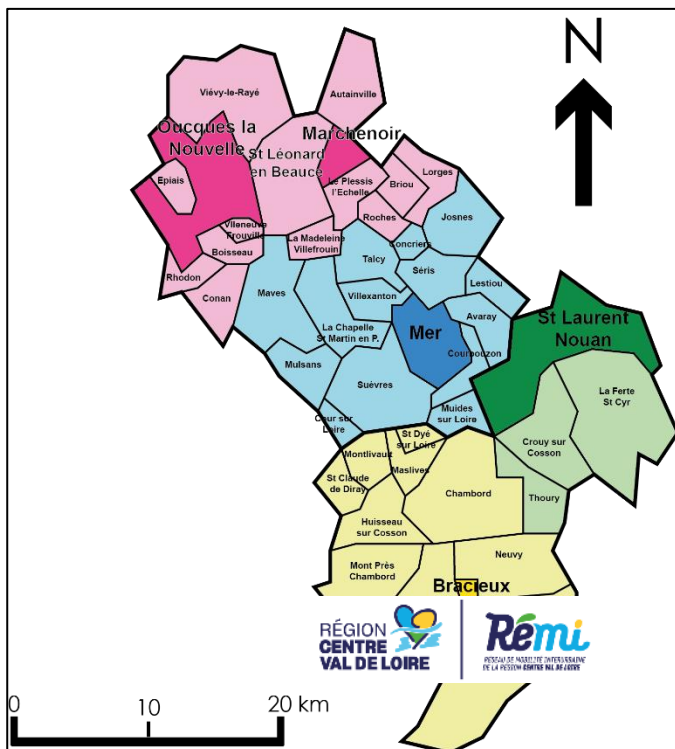
TAD Rémi+ à la Demande :

Le transport Rémi+ à la Demande couvre l'intégralité des Communautés de communes Grand Chambord et Beauce-Val de Loire, dont le territoire est découpé en quatre secteurs : Bracieux ; Saint-Laurent Nouan ; Mer ; Marchenoir/Oucques la Nouvelle (le



secteur ouest de Grand Chambord reste à définir). Il permet de rejoindre les pôles de centralité du territoire à raison d'une demi-journée par secteur.

Ce service, déployé en juillet 2025 après un travail de co-construction avec les Communautés de communes, représente un financement estimatif de 10 000 € par an pour la Région.



Cartographie des quatre secteurs du service Rémi+ à la Demande pour les CC Grand Chambord et Beauce-Val de Loire

Secteur (Communes desservies)	Arrêts desservis	Point d'intérêt à proximité
Bracieux (jeudi matin 9h-11h30) (Bracieux, Fontaines-en-Sologne, Bauzy, Neuvy, Chambord, Saint-Dyé sur Loire, Maslives, Montivault, Saint-Claude de Diray, Huisseau-sur-Cosson, Mont Près Chambord, Tour-en-Sologne)	Bracieux – Place de l'Hôtel de Ville (marché, Espace France Services)	Marché, commerces de centre-ville, Espace France Services
Saint-Laurent Nouan (vendredi matin 9h-11h30) (Saint-Laurent Nouan, La Ferté Saint-Cyr, Crouy-sur-Cosson, Thoury)	Saint-Laurent-Nouan – Place du Soleil d'Or – Route d'Orléans (Mairie, marché) Saint-Laurent-Nouan – Zone commerciale (Super U)	Marché, commerces de centre-ville, Espace France Services Centre commercial Super U
Mer (jeudi après-midi 14h30-16h30) (Mer, Josnes, Concriers, Sérès, Lestiou, Avaray, Courbouzon, Muides-sur-Loire, Suèvres, Cour-sur-Loire, Mulsans, La Chapelle Saint-Martin en Plaine, Maves, Villexanton, Talcy)	Mer – Place de la Halle (marché) Mer – Gare SNCF Mer – RN 152 (Lidl) Mer – Zone commerciale (Super U)	Marché, commerces de centre-ville, Espace France Services Gare, commerces Magasin Lidl, Centre de santé Renaissance Zone commerciale Super U
Marchenoir / Oucques-la-Nouvelle (mercredi matin 9h30-11h30) (Marchenoir, Oucques-la-Nouvelle, Autainville, Viévy-le-Rayé, Saint-Léonard en Beauce, Eplais, Villeneuve-Frouville, Boisseau, Rhodon, Conan, La Madeleine-Villefrouin, Le Plessis-l'Echelle, Roches, Briou, Lorges)	Oucques-la-Nouvelle – Place du Château (marché) Oucques-la-Nouvelle – Maison de Santé Marchenoir – EHPAD Hess Marchenoir – Les Boutiques Beauceronnes (Coccinelle)	Marché, commerces de centre-ville Maison médicale EHPAD Boutiques Beauceronnes

Services Rémi+ à la Demande pour les CC Grand Chambord et Beauce-Val de Loire
 Détail des destinations (1/2 journée par semaine par secteur)

TAD Azalys :

Le service à la demande RESAGO proposé sur les 43 communes d'Agglopolys se compose en septembre 2024 :

- 4 zones de réservations distinctes.



- Des déplacements possibles d'une adresse donnée vers des arrêts principaux propres à chaque zone (arrêts au sein des bourgs centres de la zone et au sein du périmètre urbain).
- Des horaires prédéfinis d'arrivées ou de départs des arrêts principaux.

Il existe également un service TPMR, le service Handigo qui propose des trajets de porte à porte pour les personnes titulaires de la CMI Invalidité.

➤ **Autopartage :**

Rémi+ Autopartage :

En février 2024, la Région a lancé l'expérimentation de deux véhicules en autopartage sur le territoire de la Communauté de communes Grand Chambord, l'une située à Bracieux et l'autre à Montlivault. Il s'agit de deux voitures électriques réservables à la demi-journée ou à la journée, avec une tarification pour l'utilisateur de 6 ou 12 €.

La Région a lancé en 2025 la phase II du déploiement de Rémi+ Autopartage visant à doter progressivement toutes les communautés de communes non-AOM d'un minimum de 2 véhicules en autopartage, dont Beauce Val de Loire.

Autopartage Azalys :

La Communauté d'agglomération de Blois propose 6 stations d'autopartage en milieu rural (Autopartage Azalys) : à Cour-Cheverny et Veuzain-sur-Loire (2 véhicules électrique à chaque station), et à Chailles, St-Sulpice-de-Pommeray, La Chapelle Vendômoise et Valloire-sur-Cisse (1 véhicule électrique à chaque station).

Tarifs (km illimité, électricité et assurance incluses) :

- Pour les habitants d'Agglopolys : 3€ la 1ère heure et 1,5€ l'heure supplémentaire.
- Pour les - de 25 ans et demandeurs d'emploi d'Agglopolys : 2€ la 1ère heure et 0,75€ l'heure supplémentaire- Pour les habitants hors Agglopolys : 5€ la 1ère heure et 3€ l'heure supplémentaire.
- Les véhicules peuvent être réservés du lundi au dimanche de 4h30 à 0h30, pour une durée minimale de 30 minutes et pour une durée maximale de 20h d'affilée.

Autopartage Citiz :

C'est « Blois autopartage » — un collectif de citoyennes et citoyens devenu association — qui a œuvré pour la mise en place de ce service.

Citiz, réseau coopératif d'autopartage, est présent à Blois et propose 2 stations, rue du Docteur Desfray (quartier Gare) et rue du Père Brottier (quartier République). L'ouverture d'une 3^e station en 2026 est envisagée.

Tarifs pour les particuliers (pour véhicules de taille M présents à Blois) :

- avec abonnement (16€/mois) : 3,5€/heure-27€/jour-150€/semaine + 0,42€/km (puis 0,22€/km au-delà de 100km)
 - sans abonnement : 6€/heure-45€/jour-210€/semaine + + 0,42€/km (puis 0,22€/km au-delà de 100km).
- Des formules pour les professionnels existent.
Avoir un compte Citiz donne accès à l'ensemble des véhicules partagés.



➤ **Covoiturage :**

A ce jour, il n'existe pas de système de covoiturage porté par les collectivités dans le cadre de plateformes locales, mais l'Observatoire national du covoiturage recense plus de 20 615 passagers transportés, de la manière suivante¹⁷ :

- Agglopolys :
 - 16 668 passagers transportés ;
 - distance moyenne : 31 km ;
 - principaux trajets : Blois – Vendôme ; Blois – Mer ; Blois – Bois ; Blois – Contres.
- Grand Chambord :
 - 1 824 passagers transportés ;
 - distance moyenne : 23 km ;
 - principaux trajets : Saint-Laurent Nouan – Beaugency ; Saint-Laurent Nouan – Saint-Cyr en Val ; Blois – Chambord.
- Beauce-Val de Loire :
 - 2 123 passagers transportés ;
 - distance moyenne : 25 km ;
 - principaux trajets : Blois – Mer ; Josnes – Saran ; Blois – Oucques-la-Nouvelle.

Ces chiffres ne tiennent pas compte du covoiturage informel qui existe au quotidien (entre voisins, collègues ou familial) estimé à hauteur de 96% de l'offre totale de covoiturage.

En outre, en 2024 la Communauté d'agglomération de Blois – Agglopolys a mené une étude d'opportunité visant à évaluer le potentiel de développement du covoiturage sur son territoire ainsi que vers et depuis les territoires environnants, en vue de la mise en place d'éventuelles lignes de covoiturage. Par ailleurs, Agglopolys a identifié une quinzaine d'aires de covoiturage Azalys sur son territoire, en les équipant d'une signalétique visible et homogène et d'un jalonnement depuis les axes principaux. En installant ces aires dans le paysage visuel des automobilistes, sur leurs trajets quotidiens, les changements de comportement sont visés.

De leur côté, les Communautés de communes Grand Chambord et Beauce-Val de Loire envisagent également de lancer une étude similaire portant sur le covoiturage.

➤ **Mobilités solidaires :**

Des actions de mobilité solidaire sont mises en place par des opérateurs locaux : Mobilité 41 (location de véhicules, sensibilisation et prévention à la sécurité routière, formation à la conduite ou à l'entretien de véhicules, renseignements), Wimoov (accompagnement à la mobilité pour des publics fragiles) et ACCV41 (auto-école solidaire à Blois). Ces

¹⁷ L'Observatoire national du covoiturage tire ses données des plateformes de covoiturage courte distance uniquement, pour lesquelles il est estimé qu'elles représentent environ 4 % du covoiturage global - <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/>



actions sont accompagnées par des subventions publiques du Département, de la Région et de l'Etat.

Certaines communes ou CCAS/CIAS mettent également en place des solutions de transport destinées à des publics rencontrant des difficultés pour se déplacer.

Dans le cadre de son Schéma des solidarités 2024-2028, le Conseil Départemental a identifié la mobilité comme un enjeu central de sa politique sociale. À ce titre, il a mis en place des défis territoriaux visant à rassembler les acteurs de la solidarité et de la mobilité afin de définir des leviers d'action prioritaires.

Depuis 2024, la Région propose des formations de premier niveau en conseil en mobilité durable et solidaire, destinées aux agents d'accueil intervenant auprès du public. Ces formations s'adressent notamment aux personnels des opérateurs de transport, des communes, des CCAS/CIAS, du Conseil Départemental, ainsi qu'aux structures facilitant l'accès aux services publics et aux droits sociaux, telles que les Espaces France Services ou les PIMMS Médiation. Leur objectif est de permettre aux participants de mieux comprendre les enjeux des mobilités durables et solidaires, de connaître les offres de transport, les services disponibles et les aides existantes sur le territoire. Elles donnent les clés pour informer et orienter efficacement les usagers, afin de faciliter leurs déplacements au quotidien. Sur les 3 premiers semestres, la Région a formé 36 agents.

5.3.3. Infrastructures de transports collectifs :

➤ **Points d'arrêt routiers**

Le réseau routier Rémi dessert 1 337 arrêts sur le territoire. Le réseau Azalys dessert également des points d'arrêt au sein de son périmètre.

Ces arrêts peuvent être signalés par :

- des panneaux « C6 » (indiquant un arrêt de bus ou de car) ;
- des totems Rémi (55) ;
- des totems Azalys ;
- des abris Rémi (2) ;
- des abris Azalys ;
- des abris appartenant au Conseil Départemental.

➤ **Gare routière et Pôles d'échanges**

La gare de Blois-Chambord dispose d'une gare routière de six quais permettant d'accueillir à la fois l'offre en transports urbains comme interurbains, ainsi que des opérateurs privés (de type services librement organisés). Elle dispose également d'une zone dédiée aux taxis.



En complément, un autre équipement avec une visée plus scolaire existe à Blois à proximité de nombreux établissements : le Pôle d'échanges scolaire. Desservi par plusieurs dizaines de bus et d'autocars pendant et hors des heures de pointe, il permet de désengorger le centre-ville de Blois en évitant que l'intégralité des bus et cars ne le traversent pour se rendre dans les établissements scolaires. Plusieurs milliers d'élèves transitent chaque jour par cet équipement. En 2025, la Communauté d'agglomération a entrepris des travaux pour améliorer les espaces d'attente des voyageurs, en y intégrant notamment des éléments de végétalisation.

Toujours concernant les dessertes scolaires, un certain nombre d'établissements du territoire disposent d'arrêts aménagés visant à sécuriser et fluidifier leur desserte :

- collèges de Bracieux, Saint-Laurent Nouan, Mer, Oucques la Nouvelle, Vineuil, Veuzain sur Loire, Blois-Bégon, Blois-Vienne, Blois-Rabelais, Blois-Provinces ;
 - lycées de Blois – Badinter, Dessaignes, Delaunay, Camille Claudel, des métiers d'Hôtellerie et de Tourisme Val de Loire, horticole Charles Plumier.
- **Voiries dédiées**

Certaines voiries sont réservées à la circulation des véhicules de transports collectifs et sont partagées avec les vélos et taxis. Elles sont situées principalement dans le cœur de ville de Blois (rue d'Angleterre, rue Jean Moulin, avenue Gambetta, place Victor Hugo, avenue du Dr Jean Laigret, rue Fénelon), soit un total de 3,1 kilomètres (à vérifier).

5.4. Infrastructures de mobilités existantes :

5.4.1. SERM et infrastructures ferroviaires :

Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) ont pour objectif de renforcer la mobilité entre les centres urbains et leurs périphéries, dans une logique de transition écologique et de réduction de la dépendance à la voiture individuelle.

En région Centre – Val de Loire, deux SERM ont été identifiés :

- La Communauté d'agglomération de Blois-Agglopolys et la Communauté de communes Beauce-Val de Loire sont intégrées au périmètre du SERM Orléanais. A ce titre, elles participent aux études prospectives ainsi qu'aux groupes de travail et instances de pilotage du projet ;
- Agglopolys est également impliquée dans le périmètre du SERM Touraine, en lien avec les flux importants de déplacements vers la Métropole de Tours.

Ces deux projets visent à définir une stratégie complète en termes de mobilités sur le lien entre les deux métropoles régionales et leur grande périphérie. Les premiers résultats d'étude ont souligné la pertinence de renforcer l'axe ferroviaire traversant le bassin de mobilité des châteaux, et compléter par des lignes de car, éventuellement avec la création de nouveaux pôles d'échanges autoroutiers par exemple à Herbault, et



mieux connecter les zones d'activités du périmètre, par exemple à Mer et La Chaussée Saint-Victor.

Le volet Mobilités du CPER 21-27 prévoit également la réalisation de travaux d'amélioration de la performance de la ligne Orléans-Tours dans le cadre du programme MSOT (projet de Modernisation de la Signalisation sur la ligne Orléans-Tours) réalisé par SNCF Réseau

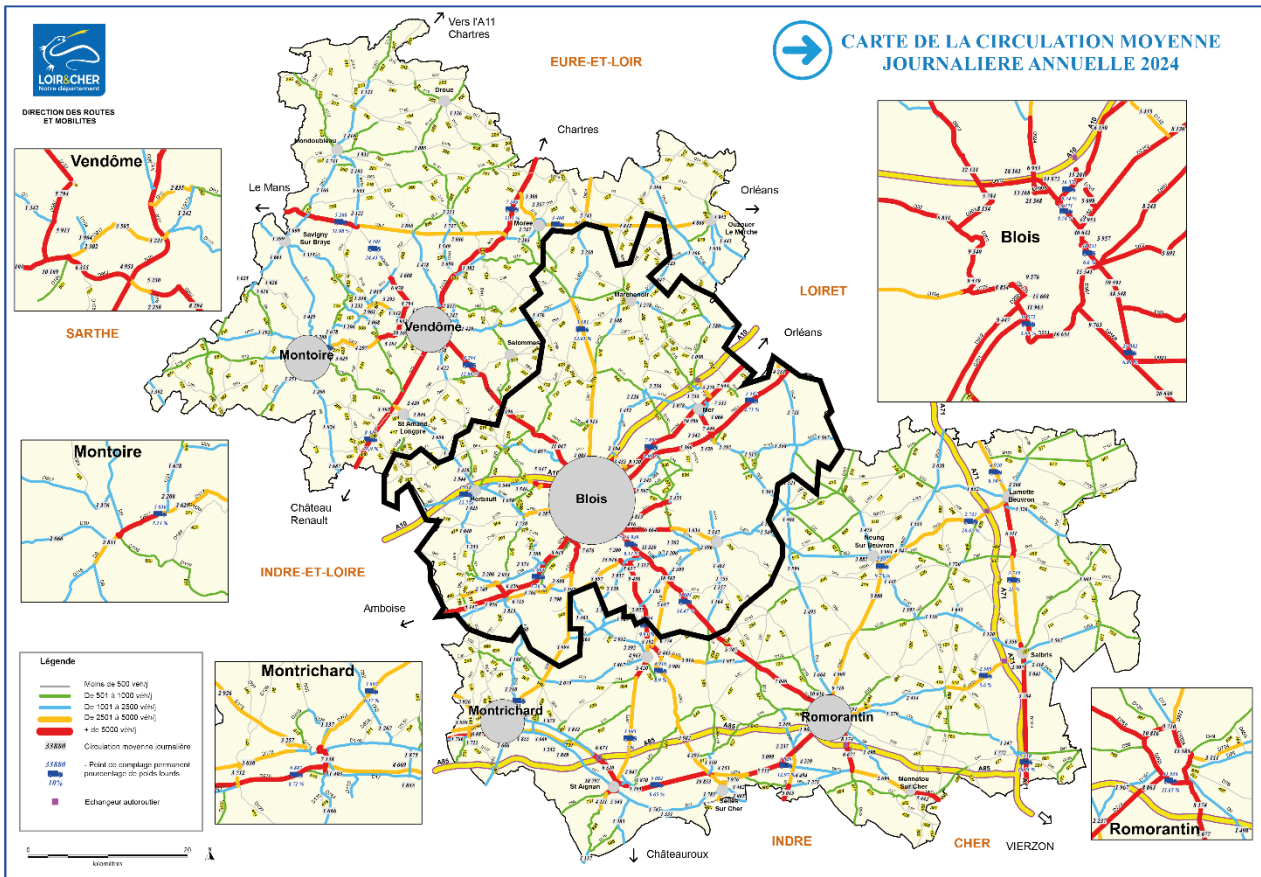
5.4.2. Réseau routier :

Au niveau routier, le territoire est maillé par un réseau de routes communales, départementales et autoroutier, avec plusieurs axes de circulation importants, parmi lesquels :

- l'axe ligérien, nord Loire (autoroute A10 et RD 2152 et 952) et sud Loire (RD 951 et 751) ;
- l'axe Blois – Vendôme (RD 957) ;
- les axes Blois – Romorantin (RD 765) et Blois – Contres (RD 956) ;
- les axes Blois – Mont-Près-Chambord (RD 923) et Blois – Huisseau-sur-Cosson (RD 33).

Tous ces axes sont fréquentés *a minima* par 5 000 véhicules par jour, parmi lesquels jusqu'à 19 % de poids lourds.

Ces chiffres mettent en évidence de forts potentiels de covoiturage sur ces axes notamment.



Carte de circulation journalière moyenne 2024
(Conseil Départemental de Loir-et-Cher)

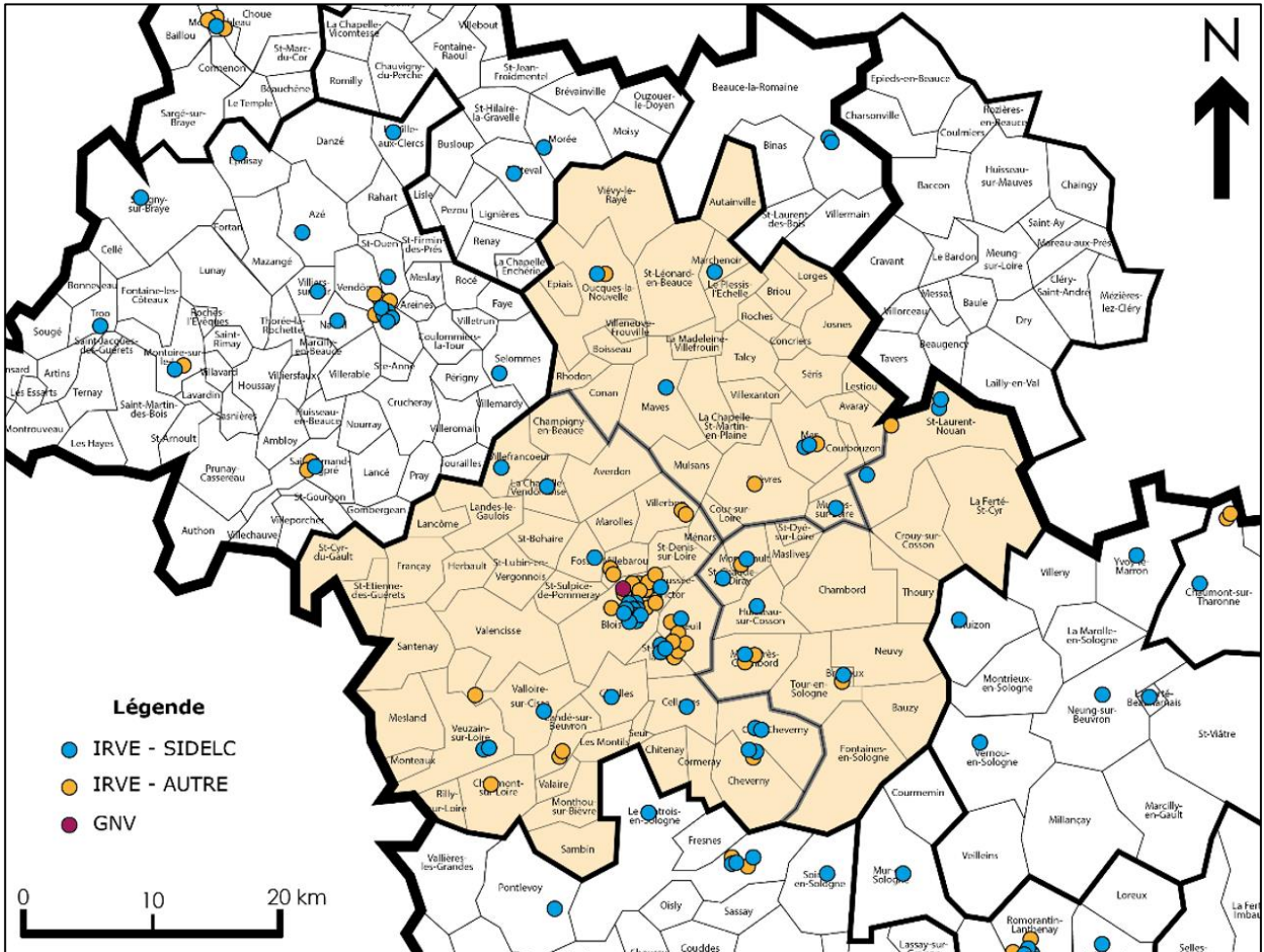
5.5. Infrastructures d’avitaillement :

Le territoire compte 90 installations publiques de recharge de véhicules électriques, parmi lesquelles 52 dont la gestion est assurée par le Syndicat Intercommunal de Distribution d’Energie de Loir-et-Cher (SIDELC).

La majorité des sites touristiques du territoire dispose d’infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) à proximité, notamment à Blois, Chaumont-sur-Loire ou Cheverny. Le Domaine de Chambord fait exception, les bornes les plus proches se trouvant à environ 5 kilomètres.

Par ailleurs, sur les 22 stations-service que compte le territoire, 6 permettent l’approvisionnement en GPL.

Il existe également une station permettant la recharge en bioGNV située dans la zone industrielle de Blois à destination des poids lourds, utilitaires, bus et autocars.



Infrastructures de recharge pour véhicules électrique (IRVE) et station GNV (d'après SIDELC, ChargeMap et Gaz-Mobilité)

5.6. Coopérations tarifaires :

La Communauté d'agglomération Blois – Agglopolys et la Région Centre – Val de Loire ont engagé une coopération tarifaire permettant, sous certaines conditions, aux usagers du territoire intercommunal d'emprunter certaines lignes régulières Rémi au tarif Azalys.

De même, les élèves bénéficiant d'un abonnement scolaire Azalys peuvent accéder à certains services Rémi, sous réserve de répondre aux critères d'éligibilité définis entre la Région et Agglopolys.

En outre, les élèves transportés par Rémi, scolarisés dans des établissements éloignés du centre-ville et non desservis par le réseau régional, peuvent utiliser certaines lignes du réseau urbain Azalys, dans la limite d'un aller-retour quotidien en période scolaire.

Les usagers scolaires habitant le périmètre d'Agglopolys ont également la possibilité d'utiliser la ligne ferroviaire Orléans – Blois-Chambord – Tours à l'intérieur de ce périmètre avec une prise en charge de l'abonnement par la Communauté d'agglomération.



La Région et Agglopolys appliquent aussi une tarification dite « titre unique », dénommée « MULTI », permettant une libre circulation sur le réseau urbain et sur un trajet régional, en correspondance.

5.7. Information multimodale et voyageurs :

➤ Plateformes

La plateforme régionale JVMalin apporte une information multimodale incluant les services régionaux. Elle intègre les services des opérateurs de covoiturage, les itinéraires cyclables, le réseau interurbain Rémi Cars, le réseau ferroviaire Rémi Train et le service Rémi + à la demande. Le site internet JVMalin cumule 800 000 visiteurs par mois.

Le réseau Azalys dispose également de son propre système d'information voyageurs, également connecté à JVMalin.

➤ Lieux d'information et de distribution

Dans une logique d'amélioration de la qualité de service et de l'information voyageurs, la Région a mis en place depuis février 2025 un espace multimodal au sein de la gare de Blois-Chambord. Ce lieu regroupe l'ensemble des services Rémi — ferroviaires, routiers, commerciaux et scolaires — afin de faciliter l'accès et l'orientation des usagers.

En parallèle, la Communauté d'agglomération dispose depuis l'été 2025 d'un lieu dénommé « Relais Azalys », un espace dédié à l'ensemble des mobilités d'Agglopolys (conseil et accompagnement personnalisé sur la mobilité, informations sur les modes opérés). Il se situe à proximité de la gare de Blois-Chambord.

5.8. Mobilités touristiques :

Le secteur du tourisme est l'un des pans majeurs de l'activité des territoires du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux (1,98 million de nuitées en 2024, dont plus des 2/3 au sein du territoire d'Agglopolys). A ce titre, il génère un nombre de déplacements relativement importants, encore majoritairement réalisés en voiture. Il existe toutefois un certain nombre d'alternatives :

➤ modes doux :

- l'itinéraire cyclotouristique de la Loire à Vélo traverse le territoire d'Est en Ouest, reliant notamment les châteaux de Chambord, Blois et Chaumont-sur-Loire ;
- en complément, le Pays des Châteaux a mis en place 15 boucles cyclables intitulées « les Châteaux de la Loire à Vélo » reliant les principaux sites touristiques du territoire ;

➤ transports collectifs : comme évoqué en parties 5.2.1 et 5.2.2, la Région et Agglopolys réalisent des navettes et liaisons touristiques à destination des châteaux (Chambord, Cheverny, Chaumont-sur-Loire et Beaugard).



De même, la Région met en place des navettes évènementielles lors d'événements majeurs, par exemple lors de concerts à Chambord.

- train : situé à moins de 1h30 de Paris, le territoire attire de nombreux touristes qui privilégient le train pour s'y rendre. Certains poursuivent leur trajet en correspondance avec les réseaux de bus urbains ou de cars interurbains. D'autres combinent le train (ou le car) avec le vélo, en embarquant leur propre vélo ou en optant pour une location sur place.

L'accessibilité du Domaine national de Chambord constitue également un enjeu majeur à l'échelle du Bassin de mobilité. Dans cette perspective, la Communauté de communes Grand Chambord a mené, dans le cadre de son Plan paysage, une étude portant sur les problématiques d'accès au Château. Parallèlement, le Domaine de Chambord élabore actuellement un schéma directeur de restauration et d'aménagement intégrant également une réflexion sur les flux de circulation.

La gare de Mer n'est située qu'à 13 kilomètres du château de Chambord et y est raccordée par l'itinéraire de la Loire à vélo et les boucles 9 et 11 des châteaux de la Loire à vélo ».

5.9. Logistique :

Le territoire accueille plusieurs acteurs majeurs du transport routier de marchandises, principalement implantés à proximité des grands axes de circulation, notamment aux abords des sorties d'autoroute de Mer et de Blois, ainsi que dans la zone industrielle de Blois.

En matière de logistique ferroviaire, le Bassin de mobilité compte 10 installations terminales embranchées¹⁸ à proximité de la ligne Orléans-Tours et de la voie ferrée Blois-Villefrancœur.

¹⁸ Une installation terminale embranchée (ITE) est une infrastructure ferroviaire permettant à une entreprise d'être directement reliée au réseau ferré. Elle est utilisée principalement pour le transport de marchandises.



Carte des installations terminales embranchées (SNCF Réseau)

A ce jour, le territoire n'est pas engagé dans la démarche de logistique durable « Objectif CO2 » pour réduire l'impact des entreprises de transport sur l'environnement. Ce dispositif permet à cette catégorie d'entreprises de réduire durablement leur consommation de carburant et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) associés. Elles peuvent être accompagnées dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'actions permettant d'atteindre cet objectif et obtenir un label valorisant un haut niveau de performance environnementale.

5.10. Covoiturage :

La base nationale des aires de covoiturage ne recense qu'une seule aire sur le territoire, localisée à la sortie d'autoroute de Blois. Toutefois, plusieurs aires ont été aménagées par les EPCI ou les communes, en complément des aires informelles existantes.

Une étude de la Direction Départementale des Territoires est en cours afin de recenser les aires de covoiturage.



ARTICLE 6

Stratégie territoriale des mobilités

6.1. Feuille de route du Contrat Opérationnel de Mobilité :

La présente feuille de route définit la stratégie et les ambitions communes à la Région et aux cosignataires en matière de mobilité.

Face aux évolutions de l'organisation des modes de travail, et en conscience de l'urgence climatique, la Région et les cosignataires s'engagent, dans le respect de leur plan pluriannuel d'investissement et de leurs moyens financiers mobilisables, à adopter une stratégie des mobilités ambitieuse et solidaire, en compatibilité avec le projet de SCoT, les PDMS/PLUi-HD, les PCAET, et conformément au SRADDET et aux enjeux environnementaux régionaux.

Elle est déclinée à l'échelle du bassin de mobilité du Pays des Châteaux, en articulation avec les territoires voisins avec lequel le bassin a des interactions fortes (métropoles mais aussi flux importants depuis les bassins de mobilités Vallée du Cher – Romorantinais et Vendômois). Elle prend en compte ses spécificités : adaptation d'une offre diversifiée y compris en milieu rural, tourisme...

Elle garantit un accès aux services, et organise un rabattement de plus en plus décarboné des espaces ruraux vers les polarités : cœur d'agglomération, pôles majeurs, pôles relais, centres-bourg.

6.1.1 Optimiser les réseaux de transports collectifs :

Face aux évolutions de l'organisation des modes de travail, et en conscience de l'urgence climatique, la Région et les cosignataires s'engagent à :

- accroître la part modale des mobilités durables, notamment le transport public de personnes (train, cars interurbains, bus, mobilités actives), conformément aux préconisations des PDMS/PLUi-HD, au SRADDET et aux enjeux environnementaux régionaux ;
- construire une offre de services de mobilité durable couvrant efficacement les besoins de déplacement des habitants et visiteurs des territoires, avec pour objectif un report modal significatif de la voiture individuelle vers ces solutions, levier clé pour réduire l'empreinte carbone du territoire.

Atout majeur du territoire, le train constitue un élément structurant permettant de rejoindre efficacement Orléans, Tours, Paris ou encore Nantes.

La Région et les cosignataires souhaitent faire de cette offre ferroviaire un pilier de l'attractivité du territoire. A ce titre, les lignes doivent :

- Être les plus attractives possibles ;
- Être optimisées en termes de dessertes ;
- Relier le plus efficacement possible l'Ile-de-France ;
- Être performantes en temps de parcours et fiable en régularité ;
- Être adaptées aux besoins de mobilité des usagers.



Les **réseaux de bus urbains** Azalys et de **cars interurbains** Rémi, structurants dans la desserte du territoire en complétant cette ligne ferroviaire, doivent :

- Répondre au mieux aux besoins de mobilité du territoire et avec les territoires voisins (horaires adaptés, fréquence accrue, tarification attractive et combinée) ;
- Etudier l'opportunité de tronçons en site propre ;
- S'articuler de manière fluide avec les trains, garantissant une intermodalité performante ;

6.1.2 Soutenir l'intermodalité, clé de voûte du système de transport :

L'**intermodalité**, en fluidifiant et simplifiant les déplacements du quotidien, constitue un axe central de la transition environnementale.

La Région, en partenariat avec les AOM du Centre-Val de Loire, a déployé JVMalin, un système d'information multimodale recensant toutes les solutions de mobilité durable existantes. Les partenaires s'engagent à :

- mettre à jour et enrichir la base de données JVMalin ;
- harmoniser leurs actions dans une logique globale d'interconnexion ;
- articuler les horaires des services de transport entre les autorités organisatrices et leurs transporteurs respectifs pour maximiser les possibilités de déplacements durables ;
- développer un MaaS¹⁹ régional, articulé avec les plateformes nationales et régionales ;
- favoriser les lieux d'intermodalité : gares ferroviaires, routières, pôles d'échanges multimodaux via des lieux identifiés (gares, mairies, pôles d'échanges multimodaux), parc-relais, et améliorer les aménagements et services en faveur de l'intermodalité.

6.1.3 Développement du vélo pour les déplacements du quotidien et touristiques :

Les **mobilités actives** sont un enjeu de société essentiel, à la fois au regard de la santé publique et au regard de la capacité à se déplacer. Les actions du Contrat Opérationnel de Mobilité doivent s'inscrire en cohérence avec les projets préexistants relatifs aux mobilités actives et développer l'intermodalité vers ce type de mobilité.

Conformément au Plan Régional Vélo Acte II, la Région et les cosignataires s'engagent à :

- équiper 70 gares d'abris-vélos sécurisés dont certains pourront voir le jour sur le Bassin de mobilité ;

¹⁹ Le MaaS, ou Mobility as a Service (Mobilité en tant que service), est un concept qui vise à intégrer différents modes de transport (transports publics, covoiturage, vélo, voiture partagée, etc.) au sein d'une plateforme unique, généralement numérique (application ou site web), pour faciliter les déplacements des usagers.



- développer des liaisons cyclables sécurisées reliant zones rurales et pôles d'activité, dans une logique de maillage et de rabattement (voir orientations du projet de DOO) ;
- renforcer l'attractivité des itinéraires cyclotouristiques Châteaux de la Loire à Vélo et Loire à Vélo, sécuriser la liaison Mer-Chambord et étudier la mise en place d'un itinéraire de part et d'autre de la Loire.
- organiser l'intermodalité vélo/bus ou vélo/car, en développant notamment le chargement des vélos à bord des cars Rémi

La Région et Agglopolys portent également des aides à l'acquisition de Vélos à Assistance Électrique (VAE), de trottinettes électriques ou de vélos pliants. La Région envisage de mettre en œuvre une aide à l'acquisition de vélos par les jeunes via YEP'S, afin de développer les possibilités d'empport vélos dans les trains et cars du réseau Rémi.

6.1.4 Appuyer l'autopartage, le covoiturage du quotidien et le transport à la demande :

L'**autopartage** est une solution innovante de mobilité en développement au sein du territoire régional. Intégré en complémentarité aux réseaux Rémi et Azalys, il permet un maillage du territoire plus fin, particulièrement lorsque la densité de population est limitée. L'action de la Région et des cosignataires doit permettre de faire émerger une offre de véhicules en autopartage sur l'ensemble du territoire du Bassin de mobilité.

Utilisé à bon escient, le **covoiturage** apporte une solution pertinente pour réduire la congestion et la pollution. Il est un moyen efficace de réduction de l'autosolisme, et un levier essentiel à renforcer pour atteindre les objectifs de la stratégie bas-carbone du Blaisois. À ce titre, la Région et des cosignataires s'engagent à :

- encourager l'émergence de solutions de covoiturage portées par les signataires ou par des prestataires extérieurs, notamment en lien avec les employeurs du territoire, y compris à une échelle inter-EPCI au sein du bassin de mobilité, et avec les territoires voisins (bassins de mobilité Vallée du Cher – Romorantinois et Vendômois) ;
- étudier la mise en place d'incitations financières : évolution de l'indemnité kilométrique, prime au déclaratif calquée sur la prime vélo ;
- étudier la faisabilité et la mise en place de lignes de covoiturage et stationnements réservés au covoiturage ;
- encourager le développement d'aires de covoiturage dans une logique de maillage et rabattement, et leur équipement (stationnements cyclables protégés...).
- suivre l'évolution des pratiques sur le territoire en s'appuyant notamment sur l'Observatoire national du covoiturage

Le **transport à la demande** (TAD) doit répondre, en dernier ressort, aux usages collectifs de mobilité du territoire. Le Contrat Opérationnel de Mobilité vise à permettre le développement de ce type de transport répondant à des besoins de déplacements ne pouvant être effectués par des modes de transports réguliers, en étudiant la possibilité d'élargir le TAD pour des trajets inter-EPCI.



6.1.5 Mettre en œuvre des solutions de mobilités solidaires :

Les solutions de mobilité durable doivent être accessibles à tous, indépendamment des freins physiques, psychologiques, financiers ou sociaux dont peuvent souffrir les individus. Tout particulièrement, les difficultés de mobilité sont un frein important à l'emploi pour de nombreux citoyens. La Région et les cosignataires s'engagent dans le développement continu du conseil en **mobilité inclusive** et dans le soutien aux acteurs associatifs et sociaux pour assurer un savoir et un pouvoir de se déplacer à tous.

La Région et les cosignataires s'engagent à encourager les actions des porteurs de **solutions de mobilités solidaires**, lorsque celles-ci sont jugées pertinentes, émancipatrices et efficaces. Cela peut inclure les solutions de Transport d'Utilité Sociale (TUS), le portage d'auto-école et de vélo-école solidaires, la location solidaire de véhicules propres, les activités de conseil en mobilité spécifiques à ce public, etc.

6.1.6 Informer et accompagner au changement des pratiques de mobilité :

Afin de renforcer la connaissance de l'offre de transport par l'ensemble des habitants du Bassin de mobilité, la Région et les cosignataires s'engagent à :

- **faire connaître** le panel d'offres disponibles en matière de mobilité auprès des habitants du territoire ;
- **soutenir les innovations** pertinentes permettant d'améliorer les déplacements, particulièrement dans les zones géographiques peu denses et peu desservies par les transports en commun afin de renforcer le tissu économique local ;
- **soutenir aussi les démarches de mobilité durable des établissements d'enseignement**, primaire, secondaire et supérieur auprès de leurs élèves et des administrations ;
- **développer** :
 - des actions des **entreprises et des opérateurs de l'emploi** en faveur de la mobilité durable, particulièrement dans le cadre de plans de déplacements interentreprises ;
 - des actions à destination des **employés, des demandeurs d'emplois, ou et en réinsertion professionnelle**.

6.1.7 Faire émerger des solutions d'avitaillement alternatives aux énergies fossiles et une logistique durable :

La Région a voté un schéma régional d'avitaillement pour fixer les grandes orientations en matière d'avitaillement alternatif aux énergies fossiles et notamment sur les installations de recharge de véhicules électriques (IRVE).

Actuellement, le Syndicat Intercommunal de Distribution d'Énergie de Loir-et-Cher (SIDELC) ne dispose pas de plan départemental de déploiement des IRVE. Toutefois, la Région et les cosignataires vont œuvrer conjointement à l'analyse des besoins et des



évolutions des tendances sur les territoires du présent Contrat pour viser une réduction des zones blanches sans IRVE.

La Région et les cosignataires s'engagent également à intégrer le territoire dans les réflexions autour de solutions d'avitaillement en bioGNV, en hydrogène ou en toute autre forme de carburant innovant et durable, en cohérence avec le schéma régional d'avitaillement. Ils participent également à renforcer l'implication de leurs entreprises locales dans la transition vers une logistique plus décarbonée et dans une démarche de logistique durable.

6.1.8 Partager les informations et les données sur les mobilités :

La Région et les cosignataires s'engagent à co-partager des données pour mieux connaître l'offre locale de mobilité ou évaluer l'opportunité de projets nouveaux. Le partage de données est réalisé dans le respect du Règlement RGPD (UE) 2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016 et de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

La Région s'est engagée dans une démarche de création d'un Observatoire vélo régional. La Région et les cosignataires s'engagent à soutenir cette démarche, en partie par le partage d'informations et de données, dans le respect du cadre légal et réglementaire précité.

Les cosignataires, s'engagent également à collaborer avec les observatoires nationaux (DREAL, open data transport, observatoires nationaux et régionaux) pour :

- mieux connaître l'offre locale ;
- évaluer de nouveaux projets de mobilité ;
- renforcer l'intégration des données territoriales.

6.2. Coopérations interbassins de mobilité :

Dans le cadre de projets stratégiques régionaux et afin d'éviter tout effet frontière entre les EPCI, la Région et les cosignataires s'engagent à :

- coopérer étroitement avec les Bassins de mobilité à proximité directe du territoire, notamment dans le cadre des SERM Touraine et Orléanais ;
- éviter les effets frontières entre les EPCI et bassin de vie ;
- harmoniser, autant que possible, les stratégies de développement des mobilités durables sur des périmètres élargis.

En effet, les flux de déplacements importants vers les métropoles tourangelle et orléanaise, ainsi que vers Vendôme, Romorantin ou encore le Controis-en-Sologne, demeurent encore aujourd'hui très fortement dépendants de l'usage de la voiture individuelle, ceci malgré la présence d'infrastructures de qualité dont la ligne ferroviaire Orléans-Tours permettant des liaisons décarbonées vers ces territoires.

Le Bassin de mobilité comporte également des infrastructures routières de qualité, qui pourraient également être utilisées au bénéfice des mobilités durables. La Région et les



cosignataires s'engagent à développer des actions permettant le report modal depuis la voiture individuelle vers d'autres modes de transport permis par ces infrastructures, afin de diminuer l'empreinte environnementale des déplacements sur le territoire.

ARTICLE 7

Suivi du contrat

Dans le cadre du Comité des partenaires annuel, la Région présentera un bilan intermédiaire du Contrat Opérationnel de Mobilité.

ARTICLE 8

Dispositions générales

Toute modification du présent Contrat s'effectuera par avenant, signé par les parties, dont le contenu aura été préalablement approuvé d'une part par le Conseil Régional et d'autre part par les cosignataires.

La Région s'engage à mener à son terme toute convention signée dans le cadre d'un dispositif préexistant et modifiée par le présent Contrat.

Le Contrat s'exécute sans contrepartie financière.

ARTICLE 9

Litiges

Tout litige à l'exécution du présent Contrat sera de la compétence du Tribunal Administratif d'Orléans.

Fait à Orléans, le



Envoyé en préfecture le 03/02/2026

Reçu en préfecture le 03/02/2026

Publié le

S²LO

ID : 041-244100798-20260202-041_013_2026-DE



Le Président du Conseil Régional,

Le Président du Conseil Départemental,

M. François BONNEAU

M. Philippe GOUET



Le Président de la Communauté d'agglomération Blois-Agglopolys

Le Président de la Communauté de communes du Grand Chambord

M. Christophe DEGRUELLE

M. Gilles CLEMENT



Envoyé en préfecture le 03/02/2026

Reçu en préfecture le 03/02/2026

Publié le

ID : 041-244100798-20260202-041_013_2026-DE

S²LO



Le Président de la Communauté de communes Beauce-Val de Loire



Le Président du Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Blésoise

M. Pascal HUGUET

M. Christophe DEGRUELLE



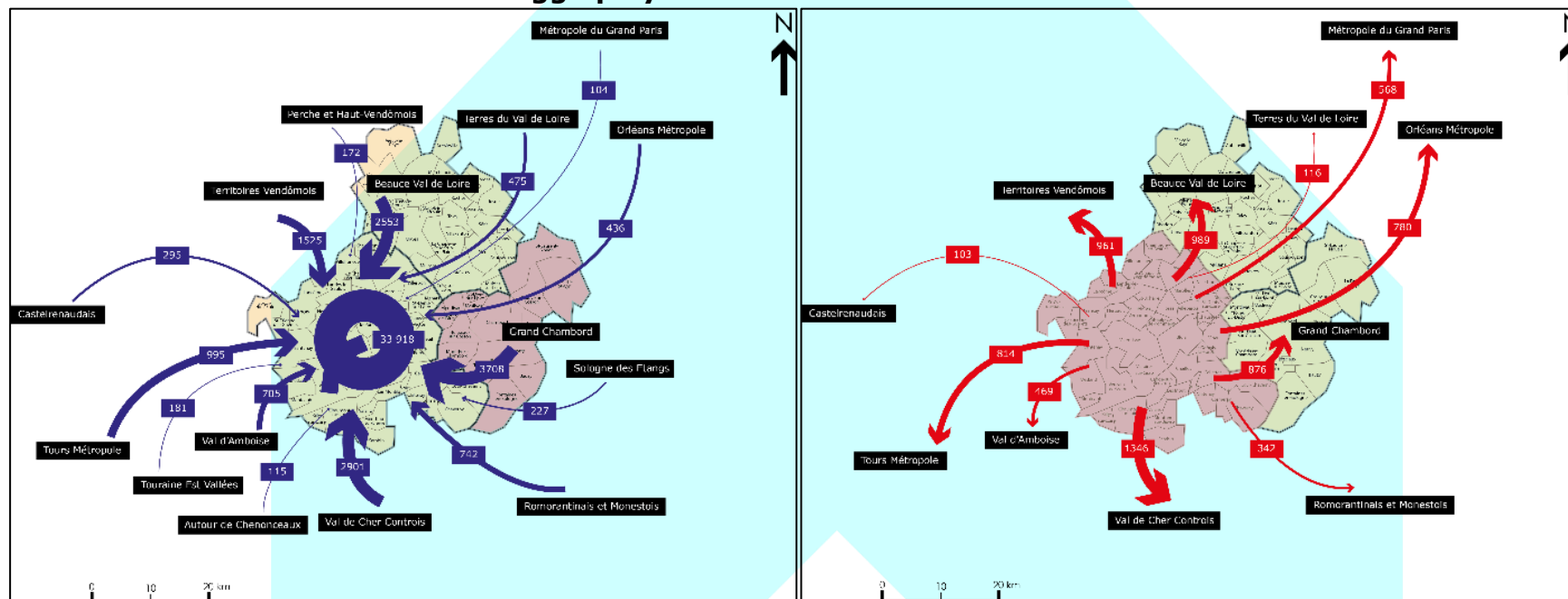
Le Directeur régional des gares Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire de la SA SNCF – Gares & Connexions

M. Jean-Luc BOUHADANA

ANNEXE N°1

ANNEXE N°1

Flux domicile-travail – CA Blois – Agglopolys



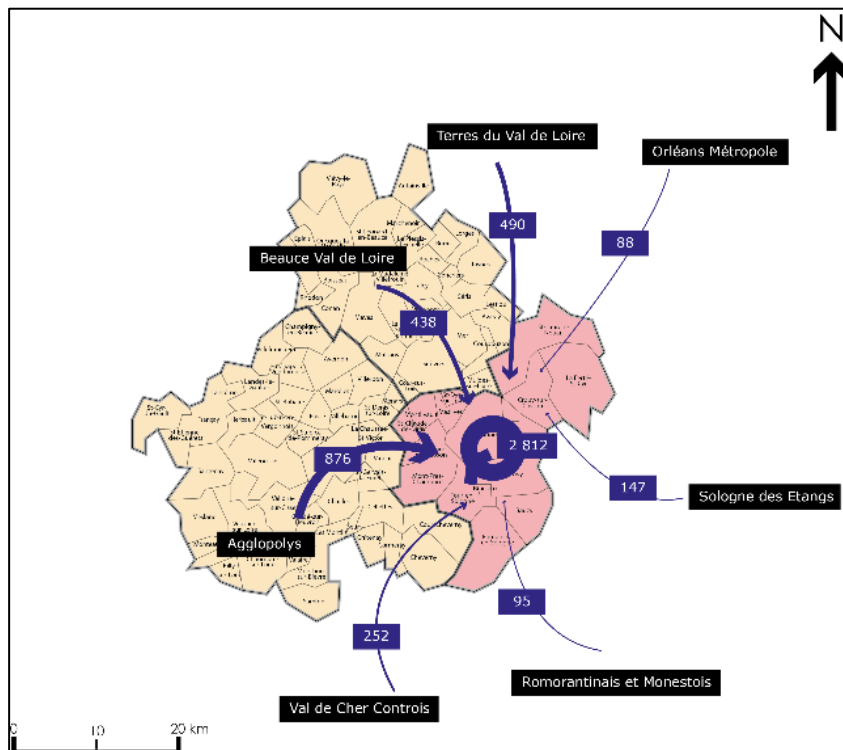
Flux Domicile – Travail entrants
(Principaux EPCI d'origine)

Flux Domicile – Travail sortants
(Principaux EPCI de destination)

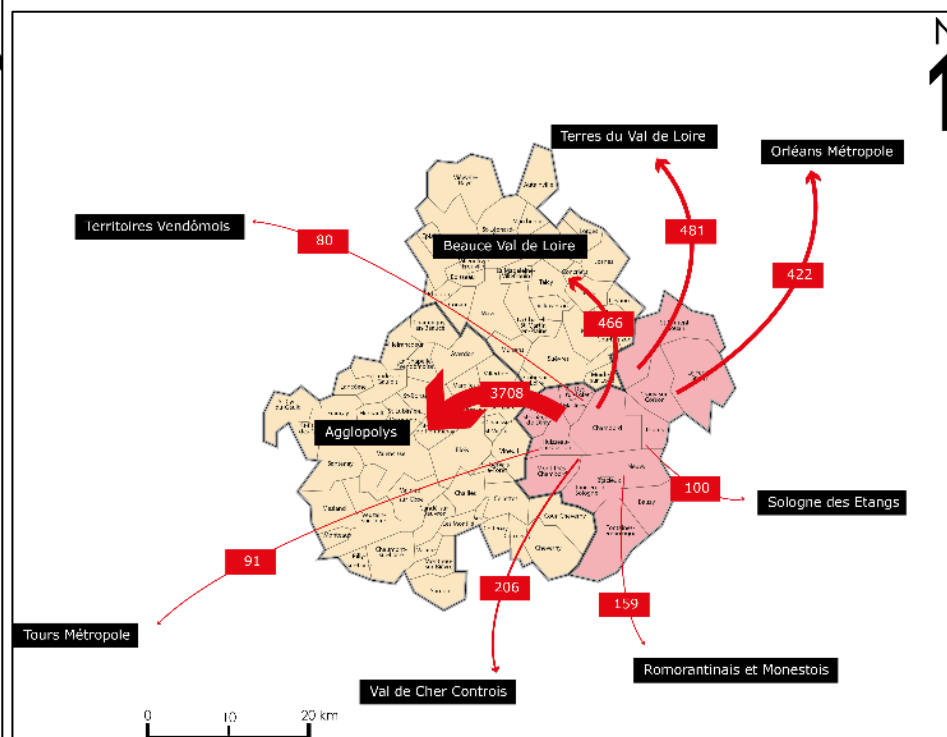


ANNEXE N°2

Flux domicile-travail – CC Grand Chambord



*Flux Domicile – Travail entrants
(Principaux EPCI d'origine)*

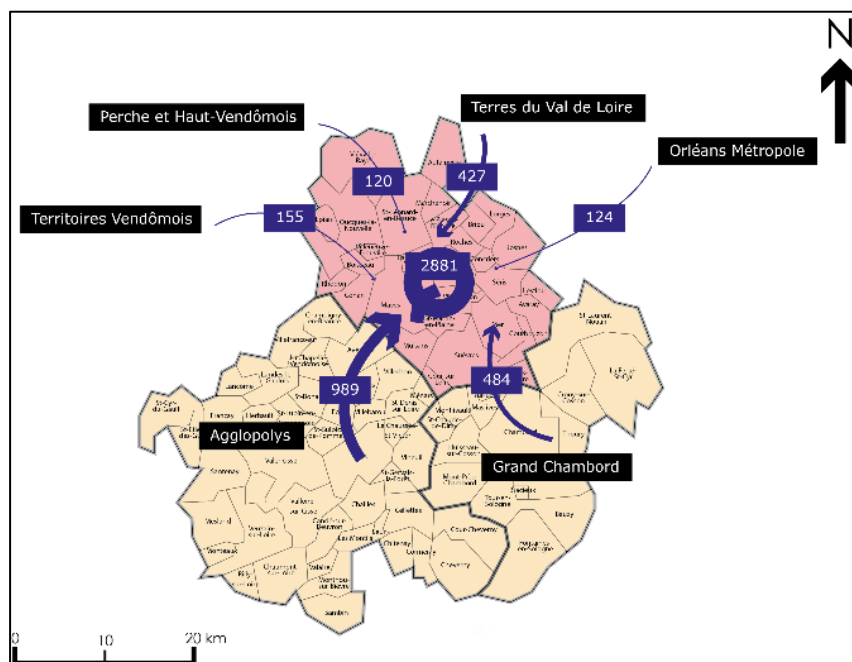


*Flux Domicile – Travail sortants
(Principaux EPCI de destination)*

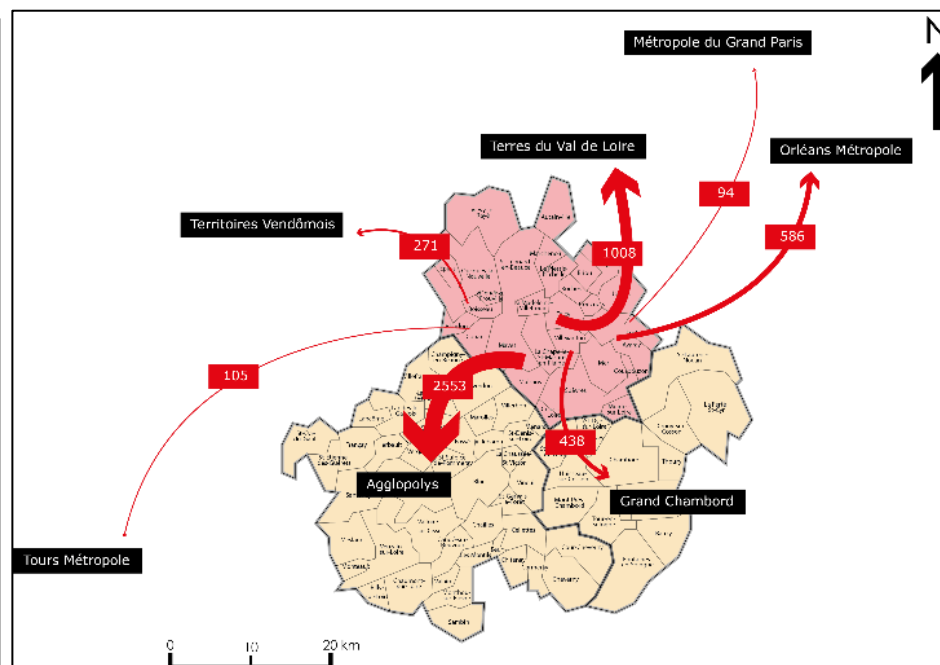


ANNEXE N°3

Flux domicile-travail – CC Beauce – Val de Loire



*Flux Domicile – Travail entrants
(Principaux EPCI d'origine)*



*Flux Domicile – Travail sortants
(Principaux EPCI de destination)*

ANNEXE N°4

Fréquentations des lignes régulières au sein du Bassin de mobilité du Pays des Châteaux

Ligne	Nombre de validations au sein du Bassin de mobilité* en 2024
1	29 703
2	27 583
3	29 076
4	23 147
5	30 918
6	18 191
8	1 052
9	23 492
10	6 807
11	6 119
16	48 668
18 (ex-nav. Châteaux) (01/01 → 06/07/2024)	246
55	3 653
Navette CFA Blois	11 577
Navette Beauval	2 845
Total général	263 077

* Validations au niveau des points d'arrêt situés sur le territoire du Bassin de mobilité.

Comptabilisation des voyages dans le Bassin de mobilité – Exemples :

Aller-retour effectué entièrement à l'intérieur du Bassin :

- Aller : Bracieux → Blois = 1 voyage comptabilisé
- Retour : Blois → Bracieux = 1 voyage comptabilisé

Aller-retour depuis l'extérieur du Bassin :

- Aller : Vendôme → Blois = 0 voyage comptabilisé (validation hors territoire)
- Retour : Blois → Vendôme = 1 voyage comptabilisé