



JMQ Journées
des Mobilités
du Quotidien

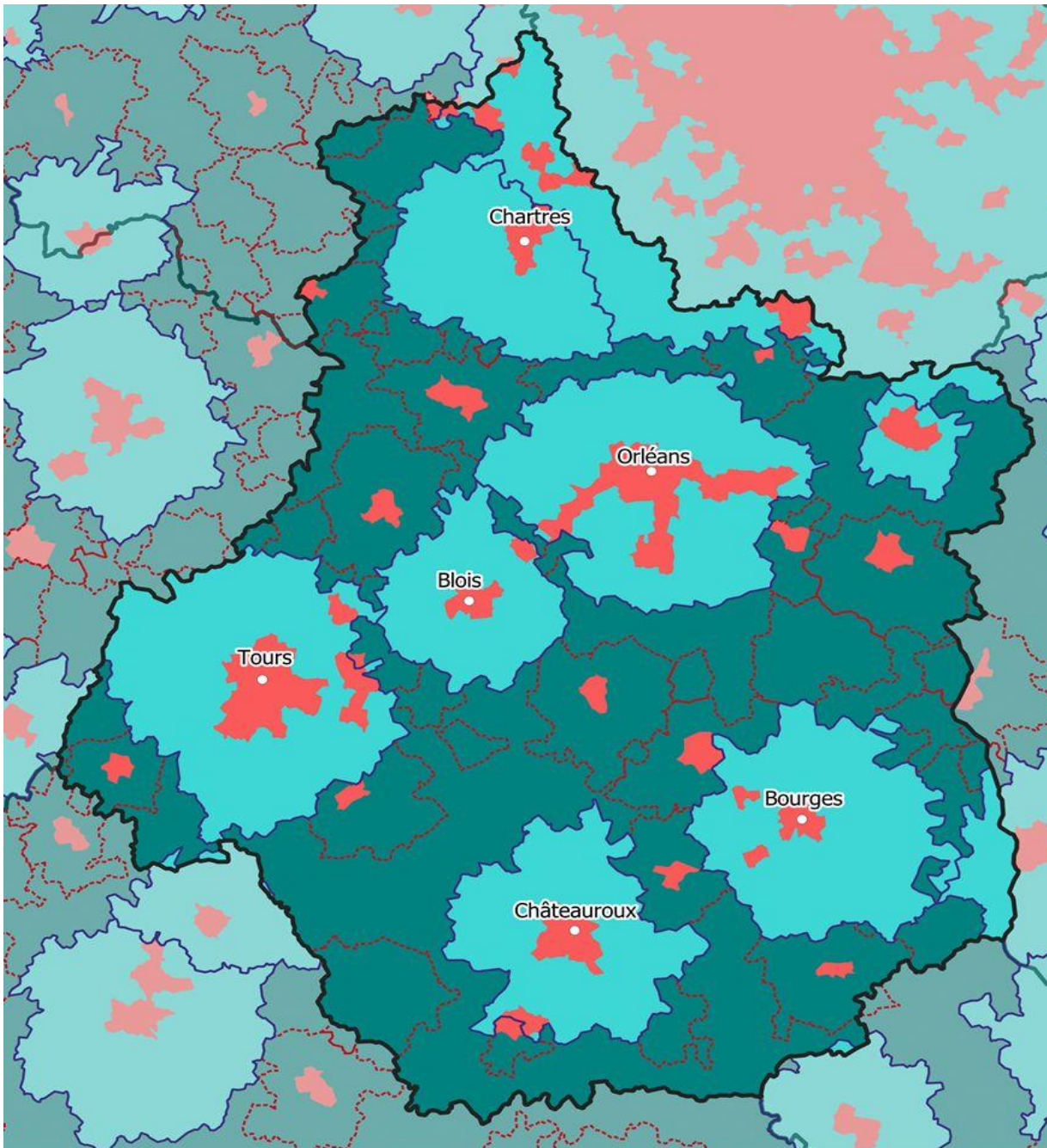
TOURS : 28-30 JANV. 26

Centre-Val de Loire

A22 : LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN EN RÉGION CENTRE- VAL DE LOIRE

28 JANV. 2026 – SALLE DANIEL – 15:15

OBJECTIF **RER**
Organisé par **Métropolitains**



Centre Val de Loire, une région rurale ?

Source Carte INSEE 2025 recensement 2022 -

2 560 000 habitants en 2022

6^{ème} région rurale de France - un habitant sur 2 habite en zone rurale mais...une forte disparité de ses territoires.

- **7 aires urbaines** de plus de 50 000 habitants
- **L'axe ligérien densément habité**
- **Le périurbain aux marges de l'Ile de France**
- **Les bassins ruraux** 22% de la population et des habitants plus âgés

34 bassins de mobilité et donc des enjeux de mobilité très hétérogènes selon les territoires



Intervenants

Jean-Claude BROSSIER

Président de la 2ème commission (« environnement - mobilités - espace ») du CESER Centre-Val de Loire

Marc GIRAUD

Chef du Service Dessertes et Exploitation, Région Centre-Val de Loire

Valentin BRIDEAU

Chef de service Pilotage commercial et Ventes, Région Centre-Val de Loire

Emilie PRUDENT

Responsable d'études et référente exploitation chez SNCF Réseau - Direction Régionale Centre-Val de Loire

Animation

Françoise MANDERSCHIED

Enseignante



Intervenant

Jean-Claude BROSSIER

*Président de la 2ème commission (« environnement - mobilités - espace ») du
CESER Centre-Val de Loire*



CESER
CENTRE
VAL DE LOIRE

Le CESER Centre-Val de Loire

Qui ?

- 100 conseillères et conseillers désignés par Madame la Préfète pour un mandat de six ans.
- Représentants des entreprises et activités professionnelles non salariées, des organisations syndicales de salariés, d'organismes et associations qui participent à la vie collective de la région,...

A quoi ça sert ?

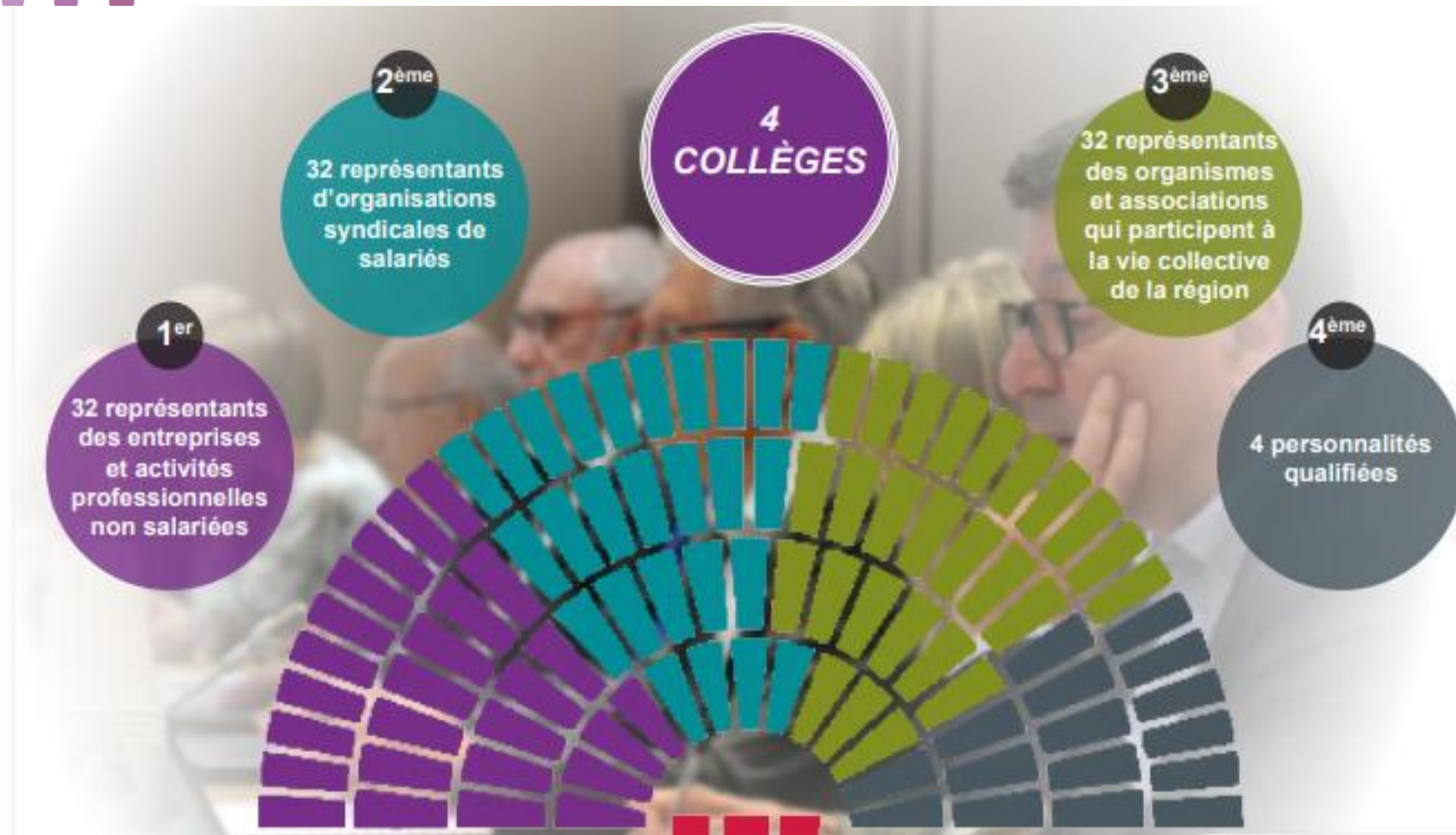
Avis obligatoires sur les rapports présentés par le Président du Conseil régional avant leur vote lors des plénières du Conseil régional.

Saisines :

- du président de Région sur tout sujet pour aider l'exécutif régional à en mesurer les enjeux ou les conséquences pour l'avenir de la région.
- Saisine citoyenne : pétition signée par au moins 4 000 signataires.

Autosaisines

Le CESER Centre-Val de Loire



Les rapports du CESER pour améliorer les mobilités



TER et DSP routières :

Le rapport ouverture à la concurrence TER (2020)
La contribution sur le renouvellement de la convention TER (2021)
L'avis sur la convention TER (2022)
Avis sur la gratuité des transports Rémi pour les jeunes le week-end (2023)



Financement des mobilités

Avis sur le volet mobilités 2023-2027 du CPER (2023)
La contribution SERM (2025)
Le cahier d'acteurs du CESER adressé à Ambition France Transport (2025).
Avis annuels sur le budget de la Région



SERM

Contribution sur les SERM de la Touraine et de l'Orléanais (2025)



FRET ferroviaire

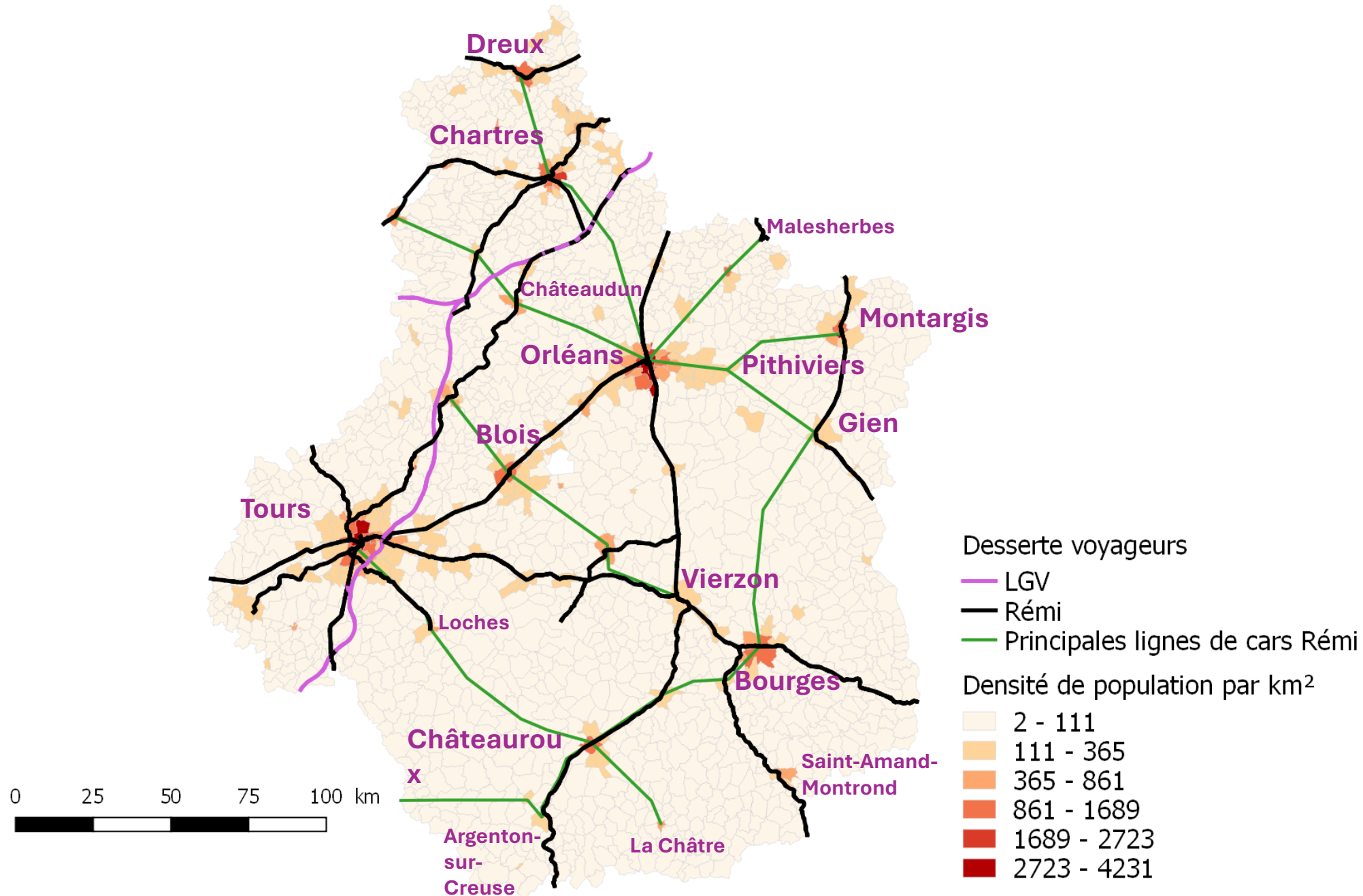
Rapport de la coalition FRET ferroviaire de la COP régionale (2022)



Nouvelles mobilités

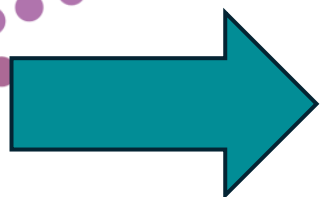
Avis sur les nouvelles mobilités en Centre-Val de Loire (2022)
Avis sur l'acte 2 du Plan régional vélo (2024)

Densité de population et desserte des territoires du Centre-Val de Loire



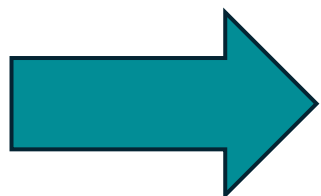
Les mobilités du quotidien déjà prévues au SRADDET

- SRADDET : objectif de réduction de 20 points de la part de la voiture solo en 2050 par rapport à 2020. Le SRADDET prévoit ainsi la rénovation des lignes TER et la réouverture de lignes pour renforcer le réseau ferroviaire du quotidien.



Il est urgent de renforcer l'armature ferroviaire régionale pour la cohésion des territoires locaux de la région et leur desserte efficace, en rouvrant :

- Orléans-Châteauneuf (ex : pour la desserte du futur lycée),
- Loches-Châteauroux,
- Orléans-Chartres,
- Orléans-Pithiviers,
- Chartres-Dreux,
- Châteauneuf-Gien,
- Sans oublier de s'appuyer sur Bourges 2028.

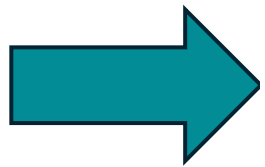


Il est urgent d'améliorer notablement la qualité des dessertes existantes, sur toutes les lignes : fréquence, amplitude horaire, nombre de places dans les rames, ...

Une nouvelle organisation des mobilités issue de la loi LOM : AOM locales vs AOM régionale

AOM : autorité organisatrice de mobilités.

- **Evolutions imposées par la loi LOM pour une meilleure desserte quotidienne de tous les territoires : pas de territoire sans AOM.**
 - 34 bassins de mobilités en Centre-Val de Loire
 - Gestion confiée à la Région ou à des AOM locales.
 - A partir de 2023, établissement de Contrats Opérationnels de Mobilité par les comités de partenaires des bassins de mobilité.



De forts enjeux de coordination, de cohérence, d'intermodalité, de gouvernance, de financements.

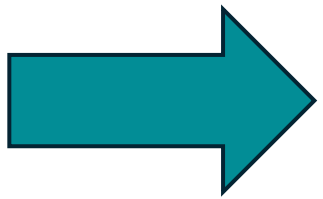
Affirmer le rôle de chef de file des mobilités de la Région et conduire un plan régional des mobilités hiérarchisant, phasant les projets et veillant à leur cohérence.

Proposition de phasage

- **Temps 1** : évolutions de service (fréquence cadencement, amplitude de dessertes, réouverture d'arrêt) ne nécessitant pas de modifications d'infrastructures importantes ni d'investissements majeurs.
- **Temps 2** : modifications d'infrastructures permettant d'augmenter la capacité des lignes ou des gares ou le développement de l'intermodalité.
- **Temps 3** : réouvertures de ligne, en faisant place, si besoin, à des innovations concernant l'infrastructure et les matériels roulant.

Les mobilités, vecteurs de la cohésion et de l'aménagement

Les enjeux de desserte recoupent de nombreuses problématiques territoriales : sobriété foncière, développement et résilience des activités économiques, équité sociale (accès aux formations et aux emplois, aux offres de santé, aux commerces, aux services, aux loisirs, ...).



- Les études de mobilités (SERM, bassins de mobilités) doivent concevoir et mettre en œuvre un réseau cohérent, interconnecté, intermodal, permettant de se rendre facilement d'une fonction (habitat, lieu d'emploi, soin, commerces, ...) à une autre.
- Une mixité de fonctions (habitat, emplois, services, ...) est nécessaire à proximité des pôles d'échanges.
- Une intensité urbaine est nécessaire pour limiter les temps de marche à pied vers les pôles d'échanges.
- La planification coordonnée, hiérarchisée et phasée des projets d'aménagement et des projets de mobilités est nécessaire.



Intervenant

Marc GIRAUD

Chef de service Pilotage commercial et Ventas, Région Centre-Val de Loire



L'interregionalité ferroviaire pour le réseau Rémi

*Au cœur de la France,
un réseau régional connecté à 6 autres régions*

Marc GIRAUD

Chef du Service Dessertes et Exploitation



RÉGION **CENTRE VAL DE LOIRE**

JMQ Tours

29 janvier 2026



Intervenant

Valentin BRIDEAU

Chef du Service Dessertes et Exploitation, Région Centre-Val de Loire

SIMPLIFIER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Passé Navigo Rémi & Intégration tarifaire

Tours - 29 janvier 2025

Passe Navigo Rémi

Rémi + navigo
= VOS TRAJETS SIMPLIFIÉS



Pass Navigo Rémi – première étape

Pour qui ? Les usagers réguliers faisant face à la contrainte de la soudure tarifaire (deux produits tarifaires – deux interlocuteurs ...). Soit 7000 voyageurs concernés

Une simplification **dès le 3 novembre sur 2 axes ferroviaires** (Paris-Montargis-Gien-Briare et Paris-Dreux) pendant et après voyage **pour les abonnés annuels**.

**Un support unique en Centre
Val de Loire et Ile de France
avec le Passe Navigo Rémi**



**Attestation unique de paiement
pour les deux réseaux auprès
d'1 interlocuteur unique à
demander autant que nécessaire**



Passé Navigo Rémi – suites

Un travail collaboratif entre les Régions Centre-Val de Loire et Île-de-France qui se poursuit pour :



Étendre le dispositif à de nouvelles lignes



Étendre le dispositif aux abonnés mensuels



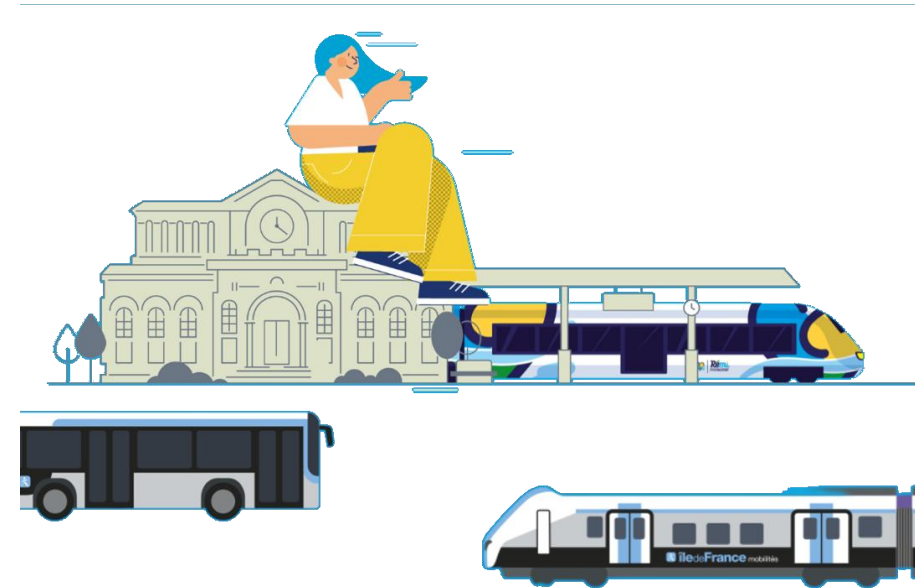
Faire du Passe Navigo un titre commun

portant à la fois l'abonnement Rémi et l'abonnement Navigo



Simplifier la distribution des deux abonnements

par un acte d'achat unique



Intégration tarifaire avec les réseaux urbains

+ SIMPLE, + RAPIDE
de circuler sur le territoire d'Orléans Métropole

UTILISEZ VOTRE TITRE DE TRANSPORT **Rémi** POUR PRENDRE LE TRAM OU LE BUS TAO

ENTRE LES GARES D'ORLÉANS ET DES AUBRAIS

ER S
Rémi valide ne sert pas à l'embarquement du Réseau TAO

+ SIMPLE, + RAPIDE
de circuler dans Tours Métropole Val de Loire

UTILISEZ VOTRE TITRE DE TRANSPORT **filbleu** POUR PRENDRE LE TRAIN **Rémi**.

ENTRE LES GARES DE LA MÉTROPOLE*

VOTRE TITRE DE TRANSPORT **filbleu** DOIT ÊTRE VALIDÉ EN GARE

* Voyage possible entre les gares de : Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours, La Chapelle, Savonnières, Tours, Ballan-Miré, Droue, Le Mandrier-sur-Loire, Bonne-Garde-216, St-Germain, Fontaine - St-Cornier-laire (ouverture décembre 2022).
Pour plus d'informations sur les conditions de voyage, rendez-vous sur www.tao.fr

INFORMATIONS VAL DE LOIRE | **Rémi** | SNCF VOYAGEURS
Tours Métropole Val de Loire | **filbleu** | KEQUIS

L'intégration tarifaire : quelles ambitions ?



Fluidifier les parcours quotidiens de milliers d'utilisateurs



Renforcer le report modal, en simplifiant le recours aux transports en commun



Renforcer nos partenariats entre AO urbaines et régionales



Agir concrètement pour préparer la mise en œuvre opérationnelle des SERM



TAO
ORLÉANS MÉTROPOLE

RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE

Rémi
RÉSEAU DE MOBILITÉ INTERURBAINE
DE LA RÉGION CENTRE VAL DE LOIRE

filbleu
Tours Métropole

L'intégration tarifaire : Fonctionnement

L'intégration tarifaire permet de :



Emprunter les trains **Rémi** avec un titre **TAO** sur le périmètre de la Métropole

Emprunter les transports **TAO** avec un titre **Rémi** entre les gares des Aubrais et d'Orléans



Emprunter les trains **Rémi** avec un titre **filbleu** sur le périmètre de la Métropole

Emprunter les transports **filbleu** avec un titre **Rémi** sur certaines O/D spécifiques



Intervenant

Emilie PRUDENT

Responsable d'études et référente exploitation chez SNCF Réseau - Direction Régionale Centre-Val de Loire

- Ligne Chartres-Corbeil

- JMQ – 29 janvier 2026

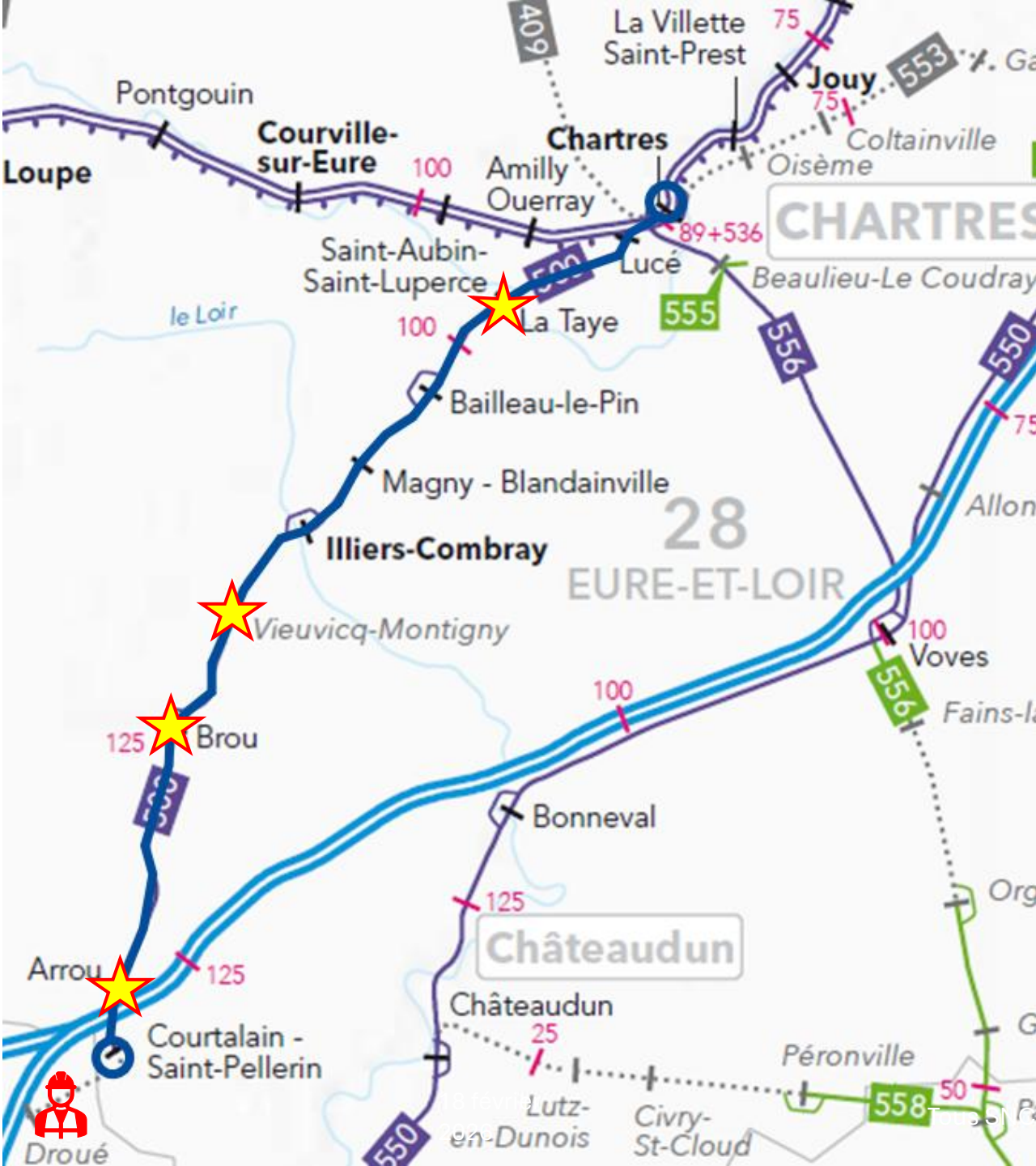
- Atelier

- Les mobilités du quotidien

- en Région Centre-Val de Loire



Ligne ferroviaire Chartres-Courtalain



- Ligne de l'étoile ferroviaire de Chartres de 53 Km

- Co-activité importante:

- Flux voyageurs
 - ➔ 8 AR/jour Chartres-Brou dont 5 prolongés à Courtalain
 - ➔ 245 000 voyages/an
- Flux Fret
 - ➔ 5 ITE (Installations terminales embranchées)
 - ➔ 240 trains fret
 - ➔ 280 000t par an
- Base Travaux de la LGV (Ligne à Grande Vitesse) Atlantique de Courtalain (Droué)



ITE



Bas travaux de Droué

Travaux de modernisation – juillet 2023 à mars 2024

- Co-financement à hauteur de **51,1 millions d'euros** (Etat, Région CVL et SNCF Réseau)
- **Travaux de renouvellement** de voies, ouvrages d'art, aiguillages et passages à niveau **réalisés en fermeture de ligne**
- **Objectifs** : assurer la pérennité de la ligne et augmenter la vitesse à 100 km/h

« Cette régénération de la ligne ferroviaire Chartres-Courtalain est essentielle au dynamisme et à la mobilité sur le territoire eurélien, pour les voyageurs et le fret, mais pas uniquement »

Sophie Brocas, Préfète de la région Centre-Val de Loire

« La ligne Chartres-Courtalain est emblématique de cette politique volontariste (...) parce qu'elle répond aux enjeux et besoins de mobilité de territoires ruraux comme péri-urbains »

François Bonneau, Président de la Région Centre-Val de Loire



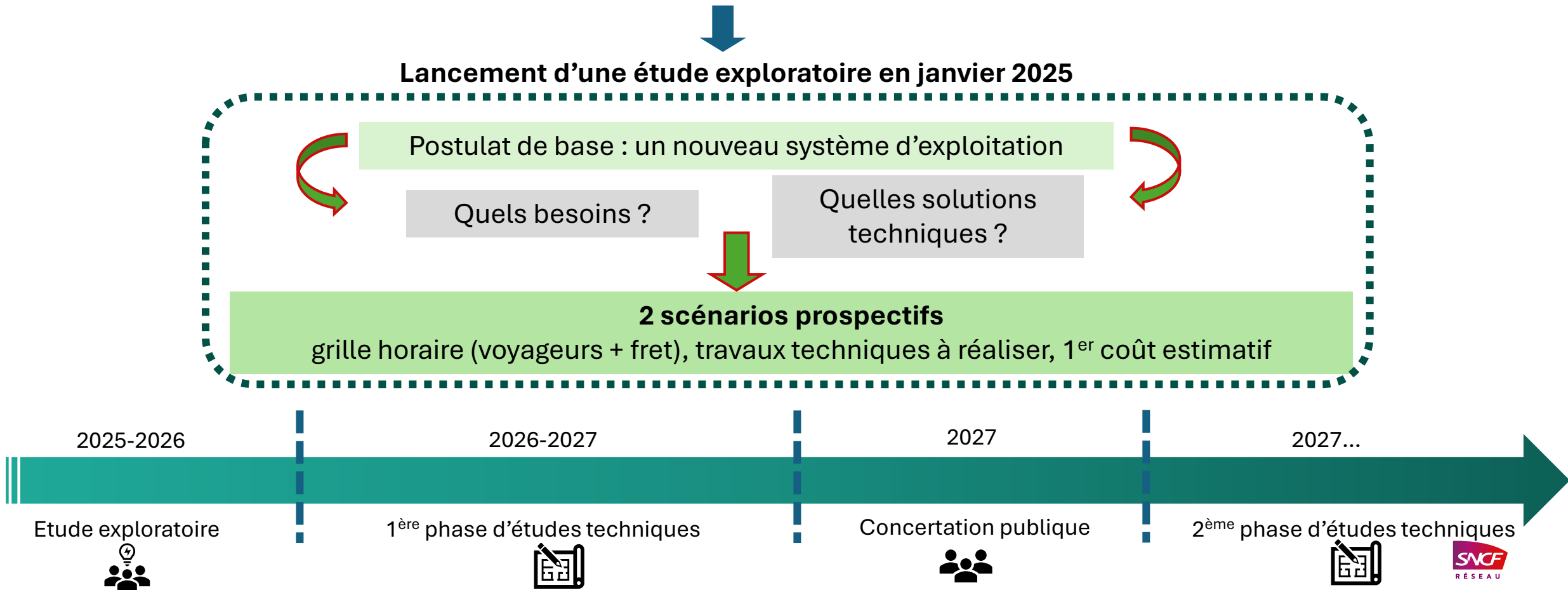
**Inauguration réouverture de la ligne
Chartres-Courtalain – 20 avril 2024**

Projet de modernisation du système d'exploitation

Objectifs

- Développer l'offre de transport voyageurs/marchandises
- Favoriser l'attractivité de la ligne et de sa fréquentation
- Améliorer l'exploitabilité de la ligne par une modernisation du système et une optimisation des performances

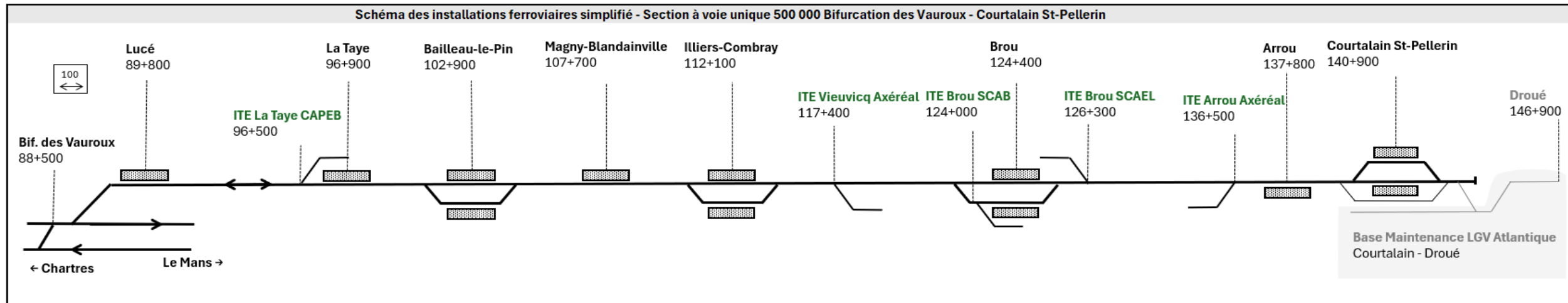
Projet dans le cadre du **Contrat Plan Etat Région (CPER) 2023/2027 – Co-financement Etat + Région**



Pourquoi changer le système d'exploitation ?

Capacité de la ligne réduite par son infrastructure de type Voie Unique (VU non électrifiée)

Croisement entre deux trains de sens contraire en gare équipée de voie d'évitement nécessitant la présence d'agents de circulation (Bailleau le Pin, Illiers-Combray et Brou)



Limitation du nombre de trains voyageurs + fret (limitation réglementaire) par le système d'exploitation de la ligne

Opérations de commandement de la ligne se font manuellement par des agents de circulation assistés par informatique (espacement, croisement des trains et/ou signaux pour arrêter les trains)

Ouverture des gares intermédiaires qu'en semaine en 2x8h (pas d'agents entre 21h et 5h). Seul la gare de Courtalain est ouverte le week-end (avec Chartres)

NextRégio : une solution moderne et économique

Next Régio ?

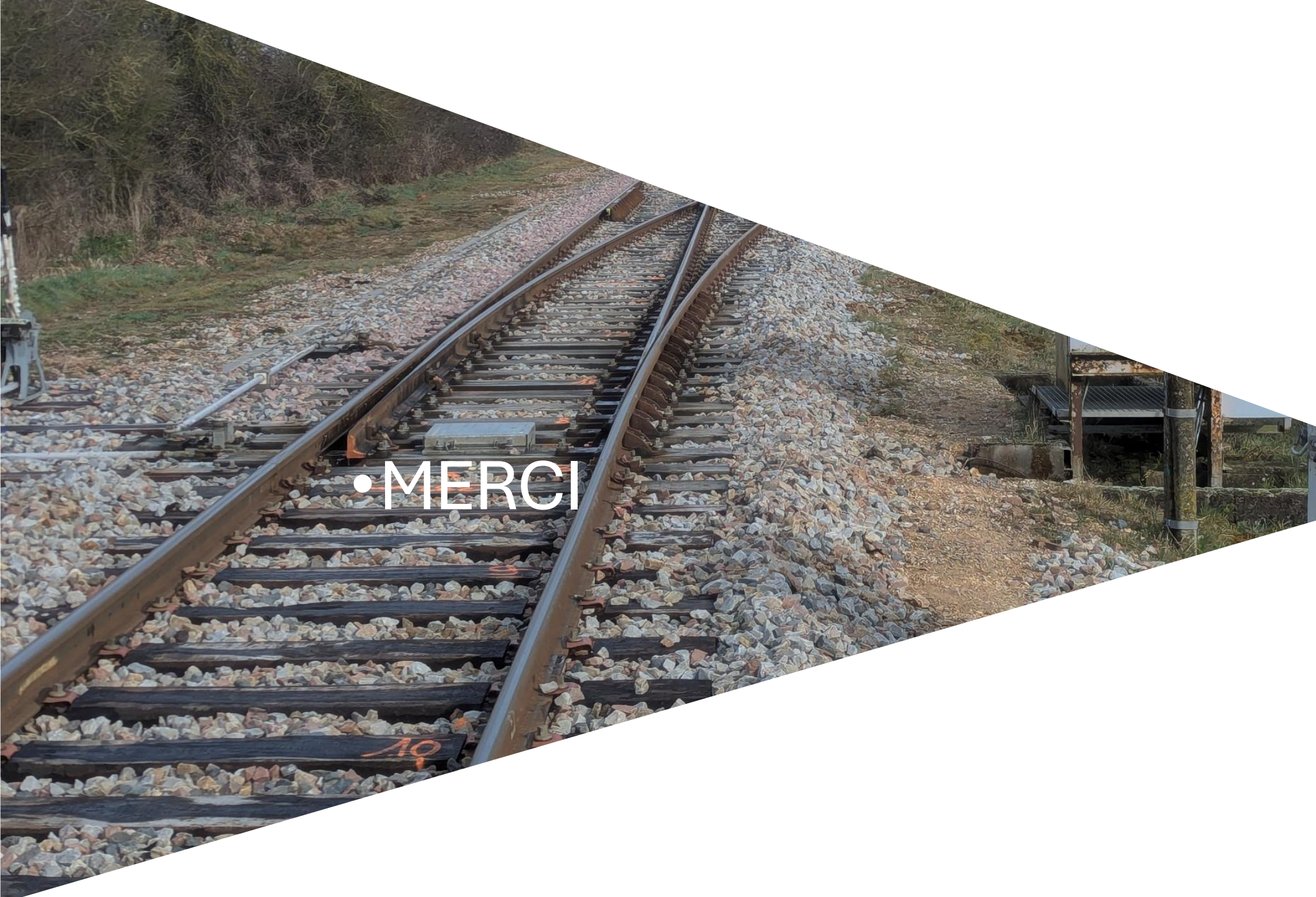
Système d'exploitation permettant d'automatiser le commandement d'une ligne soit une Commande Centralisée de Voie Banalisée (CCVB) avec Block Automatique basée sur l'utilisation de briques technologiques de dernière génération de SNCF Réseau.

- Poste de commande à distance (Chartres)
- Vue et commande complète de la ligne par l'agent de circulation
- Ensemble des opérations de sécurité automatisées et contrôlées/commandées de façon centralisée et informatisée (poste informatique ARGOS)

Avantages de Next Régio

- Plus de limite réglementaire de capacité (nombre de trains)
- Gain de temps dans les opérations de sécurité en gare (croisement/espacement)
- Amplitude horaire élargie : gares et points d'espacement actifs en permanence pour opération de sécurité, ainsi que les accès aux ITE
- Plus de possibilités de circulations en matinée/soirée, journée en dehors des heures de pointe, ainsi que lors des WE
- Meilleure capacité d'adaptation aux aléas (report de croisement activable instantanément)

Next Régio a été déployé depuis l'été 2021 entre La-Roche-sur-Yon et La Rochelle



• MERCI





Merci pour votre attention !

Vous avez écouté :

Centre-Val de Loire

**A22 : LES MOBILITÉS DU
QUOTIDIEN EN RÉGION
CENTRE-VAL DE LOIRE**

28 JANV. 2026 – SALLE DANIEL – 15:15

A suivre :

-

-

-