

Les transports collectifs *en Loir-et-Cher*



SOMMAIRE

1. Analyse de la demande potentielle de déplacements..... p 5

- Population communale en 1999 p 7
- Population de plus de 60 ans p 9
- Variation de la population entre 1990 et 1999 p 11
- Nombre de résidences principales en 1999..... p 13
- Variation du nombre de résidences principales entre 1990 et 1999 p 15
- Niveau d'équipement des communes..... p 17
- Communes disposant d'un service de taxi..... p 19
- Aires d'attraction des communes les plus fréquentées p 21
- Attractivité des hypermarchés ou des supermarchés p 22
- Attractivité des établissements de santé..... p 24
- Attractivité des installations sportives p 25
- Distance au collège public..... p 27
- Distance au lycée d'enseignement général p 29
- Aires d'influence des pôles et relations entre pôles p 31
- Enclavement des communes..... p 33
- Potentiel de déplacement p 35
- Motorisation des ménages en 1990..... p 37

2. Etat des lieux de l'offre de transports collectifs p 39

2.1. Le réseau ferroviaire p 41

- 2.1.1. Le réseau ferroviaire : analyse de l'offre p 43
- 2.1.2. La fréquentation du réseau ferroviaire..... p 45

2.2 Le réseau routier..... p 47

- 2.2.1. Les lignes régulières de car..... p 49
 - 2.2.1.1. Analyse de l'offre p 49
 - La fréquence des lignes régulières de car en période scolaire p 53
 - La fréquence des lignes régulières de car en période non scolaire..... p 55
- 2.2.1.2. La fréquentation des lignes régulières de car par la clientèle commerciale p 59
- 2.2.2. Les lignes de marché p 61
 - 2.2.2.1. Analyse de l'offre p 61
 - 2.2.2.2. La fréquentation des lignes de marché p 63
- 2.2.3. Les 10 premiers sites touristiques en Loir-et-Cher et les lignes de desserte en car existantes..... p 65

2.3. L'offre totale et la qualité de desserte..... p 67

- Le réseau de transports collectifs en Loir-et-Cher p 69
- Qualité de la desserte des communes par le réseau de transports collectifs p 71

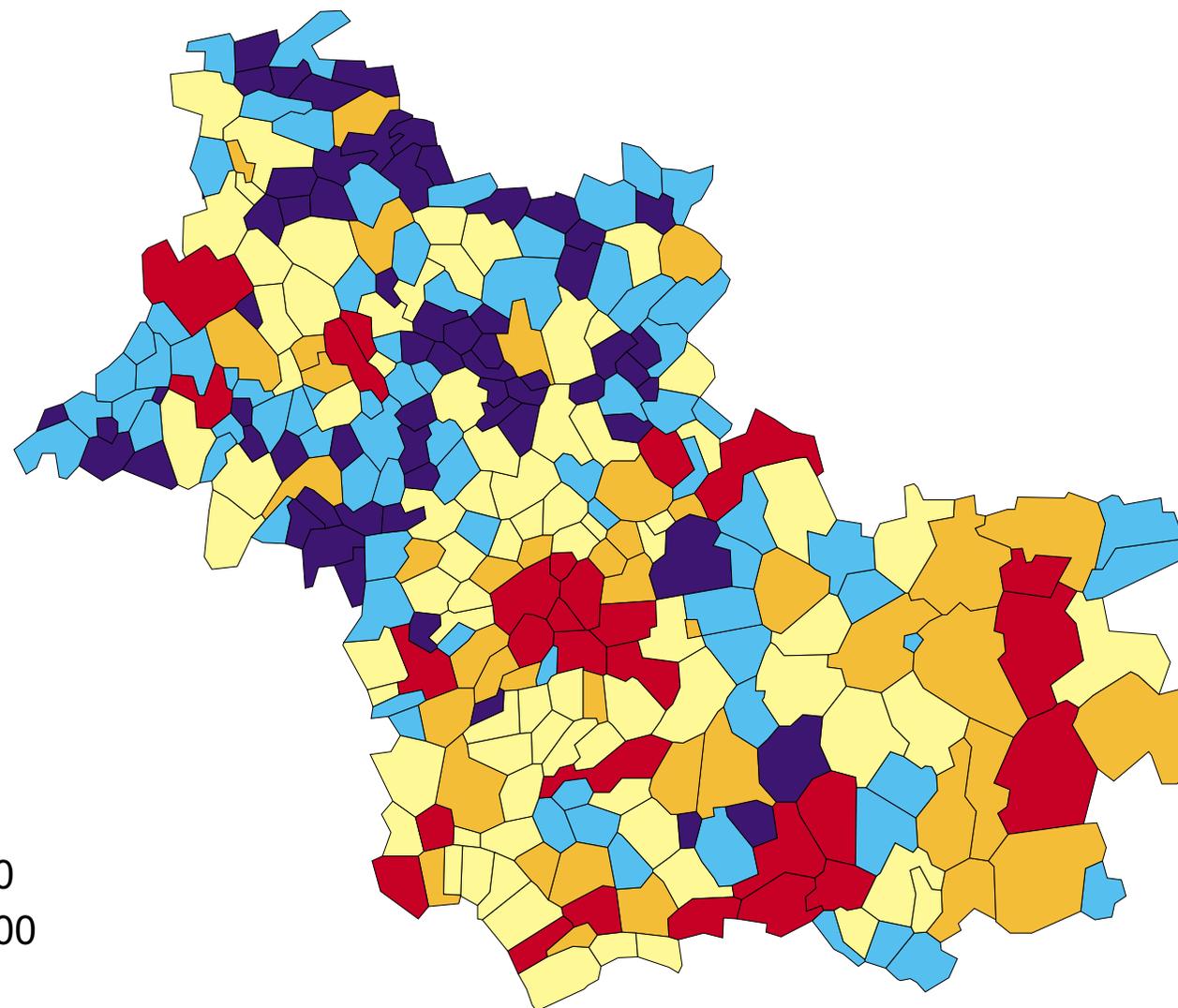
- Répartition de la desserte hebdomadaire entre cars et trains.....	p 75
- Qualité de la desserte selon les tranches horaires (comparaison du mardi et du mercredi).....	p 79
- Temps minimal d'accès à Blois par le réseau de transports collectifs.....	p 81
- Temps minimal d'accès à Vendôme par le réseau de transports collectifs	p 83
- Temps minimal d'accès à Romorantin par le réseau de transports collectifs	p 85
- Possibilités d'allers-retours dans la demi-journée par le réseau de transports collectifs	p 87
- Les communes de Loir-et-Cher desservies par le réseau de transports collectifs	p 89
2.4. L'intermodalité.....	p 91
- Les interconnexions effectives sur le réseau quotidien des transports collectifs.....	p 93
- Possibilités de liaisons entre les principaux nœuds	p 95
Synthèse	p 97

- 1 -

**ANALYSE DE LA DEMANDE POTENTIELLE DE
DEPLACEMENTS**

Population en 1999

Nombre d'habitants par commune (1999)



Pour appréhender la demande potentielle de déplacements, nous disposons d'un certain nombre d'indicateurs : la population communale, le nombre de résidences principales, l'enclavement et l'équipement des communes, les flux domicile-travail et ceux liés à différents services. Dans ce second cas, les motifs de déplacement sont nombreux (administratifs, culturels, commerciaux, sanitaires, de sport et loisirs...) et les communes attractives ne drainent pas la même population en fonction du type d'équipements dont elles sont dotées.

Population communale en 1999

L'offre de transport doit être adaptée au poids de la population susceptible de se déplacer ; elle en est également tributaire sur le plan de la rentabilité. Les données du recensement 1999 permettent de caractériser l'implantation territoriale des habitants du Loir-et-Cher à la date d'aujourd'hui. Elles confirment les tendances antérieures qui font que le Loir-et-Cher est plus peuplé au sud de la Loire qu'au nord (en excluant les communes situées sur le fleuve). On peut néanmoins distinguer globalement trois types de zones :

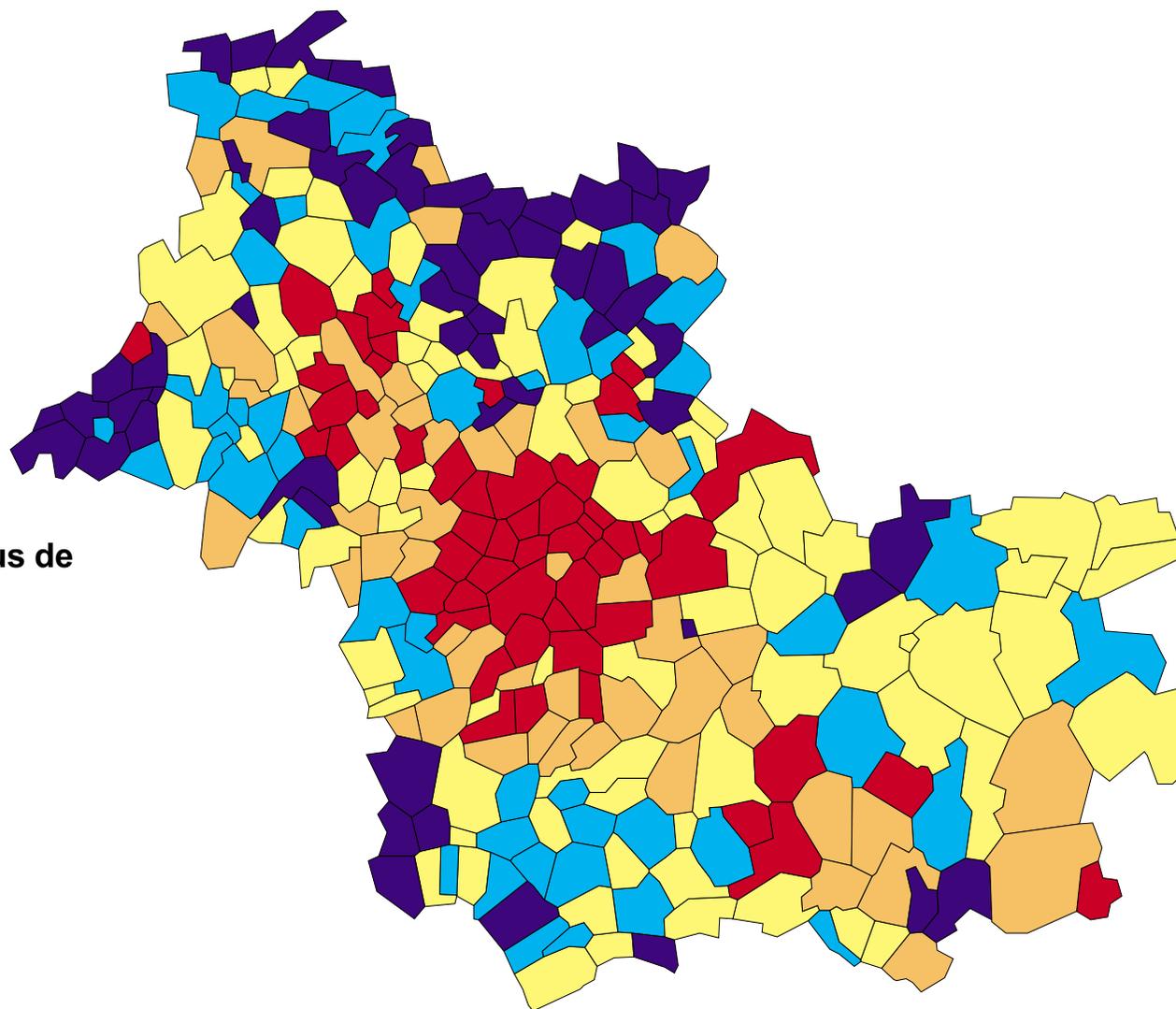
Des zones densément peuplées : le Blésois, assez étendu au sud de la Loire et le val de Loire ; la région Selles/Romorantin ; la Grande Sologne autour de la RN 20 ; un axe Vendôme/Savigny ; les régions de Contres, Montrichard et Saint-Aignan/Noyers.

Des zones à densité moyenne : la deuxième couronne blésoise, qui s'étend au sud jusqu'à Montrichard ; une zone située au nord de la ligne Vendôme/Savigny incluant Mondoubleau.

Des zones peu peuplées : la partie ouest du département (hormis Montoire), le nord (cantons de Droué et Mondoubleau) ; la plus grande partie de la Beauce et son prolongement ouest ; une ligne dans l'ouest de la Sologne.

Population de plus de 60 ans en 1990

Part de population de plus de 60 ans en % (1990)



Population de plus de 60 ans

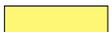
Les besoins de la population sont multiples ; **les fréquences et les motifs de déplacement varient beaucoup en fonction de l'âge. Les personnes âgées ont en outre un faible taux de motorisation.** Les efforts réalisés pour les maintenir à domicile et lutter ainsi contre le dépeuplement, doivent s'accompagner d'un ensemble de dispositifs permettant de limiter leur isolement.

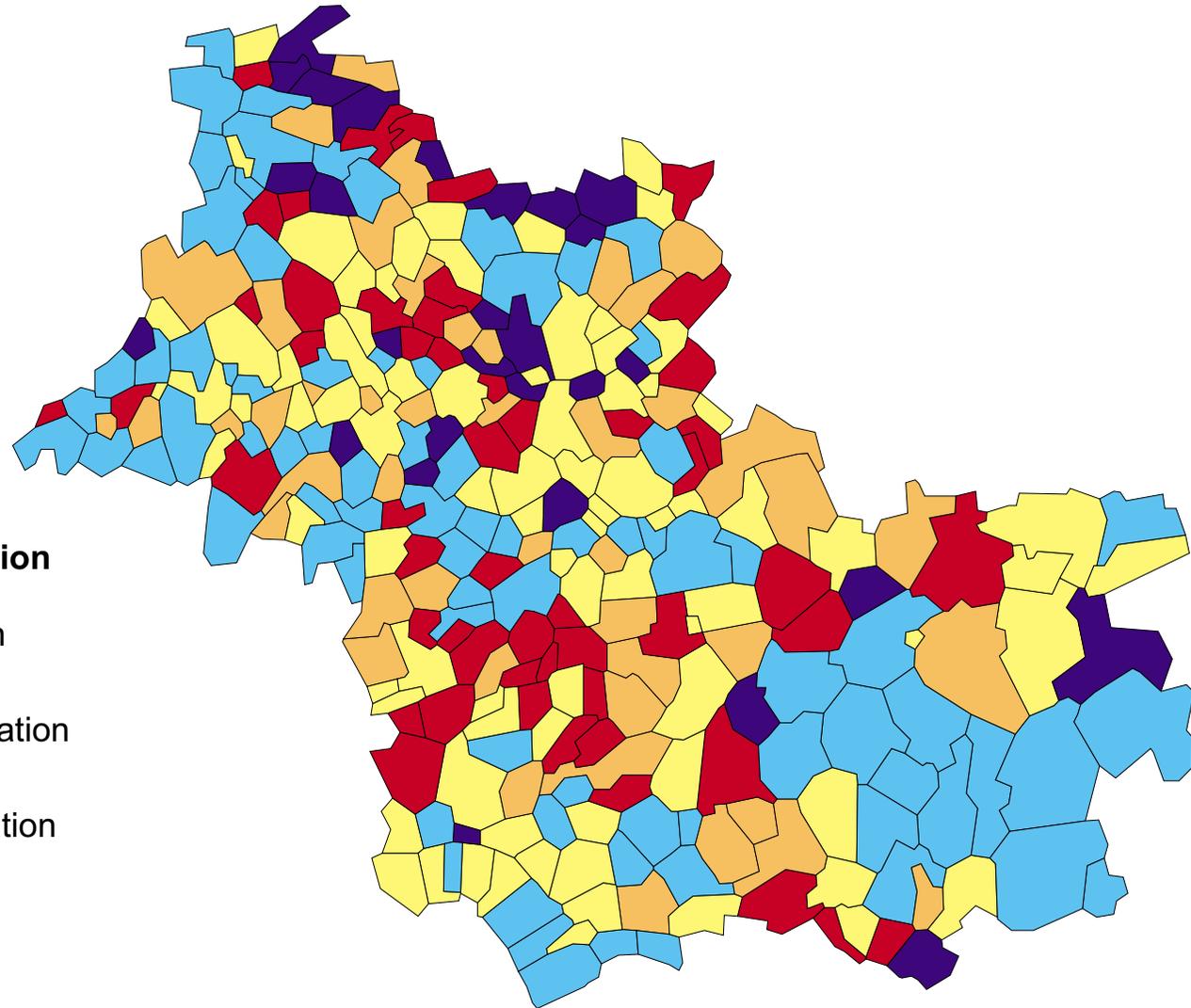
En 1990, la part des personnes de plus de 60 ans dans la population apparaît de plus en plus élevée à mesure que l'on s'éloigne du centre du Loir-et-Cher, surtout en direction du nord-est. La Sologne semble un peu moins touchée à l'exception de quelques communes.

Autour de Blois, Vendôme et Romorantin, moins de 20 % de la population a plus de 60 ans. Cela correspond à des motifs de déplacement beaucoup plus variés (travail, études, sports...).

Variation de la population entre 1990 et 1999

Evolution de la population entre 1990 et 1999

-  Forte diminution
-  Diminution
-  Faible augmentation
-  Augmentation
-  Forte augmentation



Variation de la population entre 1990 et 1999

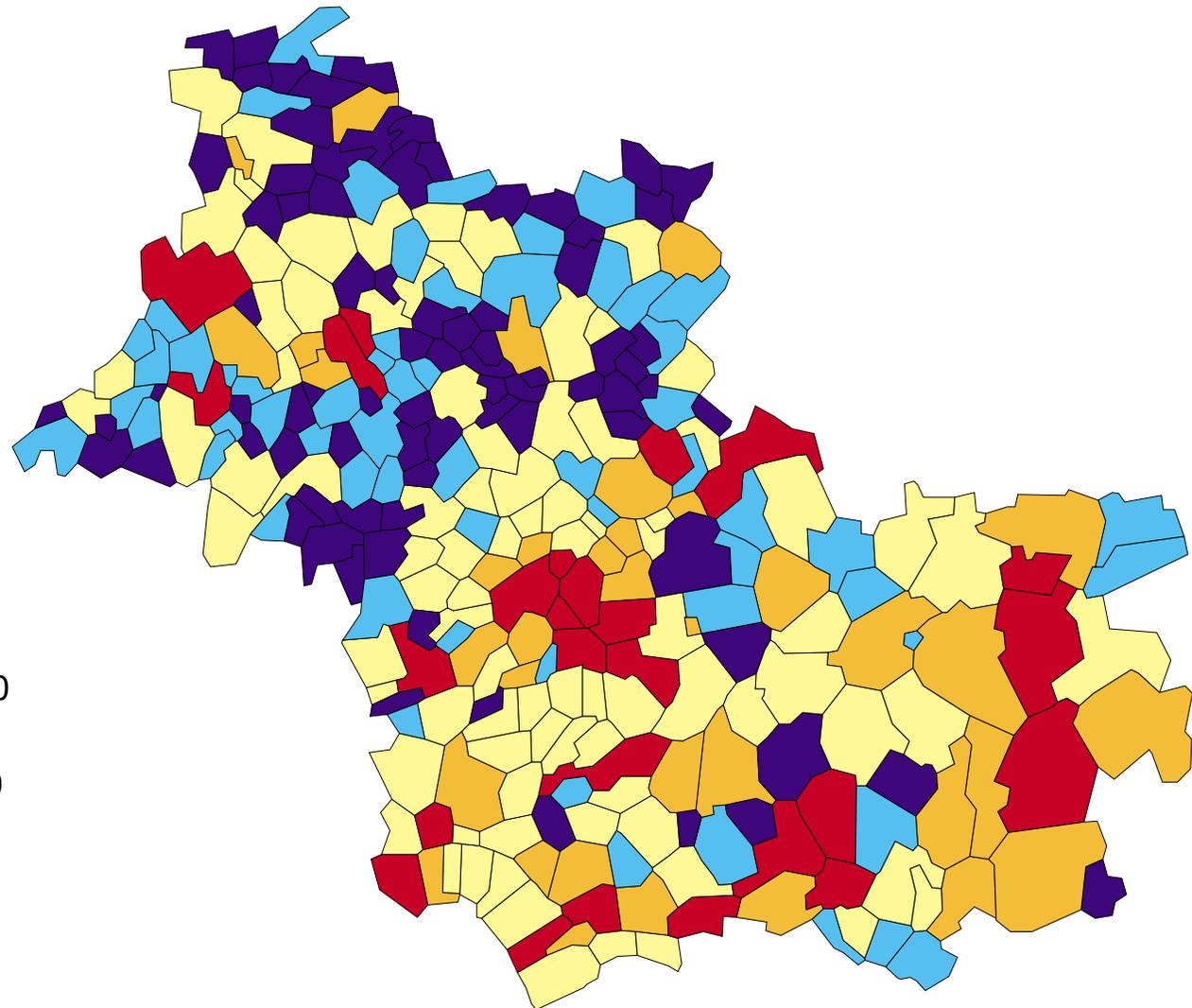
L'offre de transports doit prendre en compte l'évolution de la population.

L'extrême nord du département et la pointe à l'ouest de Montoire continuent de perdre des habitants, ainsi qu'une partie de la Beauce ; la région de Saint-Aignan et une très grande partie de la Sologne ont vu diminuer leur nombre d'habitants entre 1990 et 1999. Lorsque l'on sait que la dévitalisation s'accompagne le plus souvent d'un phénomène de vieillissement accéléré, on trouve ici un complément d'information important aux deux cartes précédentes .

Dans la période récente, l'agglomération blésoise s'est développée surtout au sud et à l'ouest, comme en témoignent les fortes augmentations de population constatées jusqu'en bordure de l'Indre-et-Loire (à l'exemple de Rilly, Chaumont ou Vallières).

Nombre de résidences principales en 1999

Nombre de résidences principales par commune

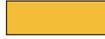


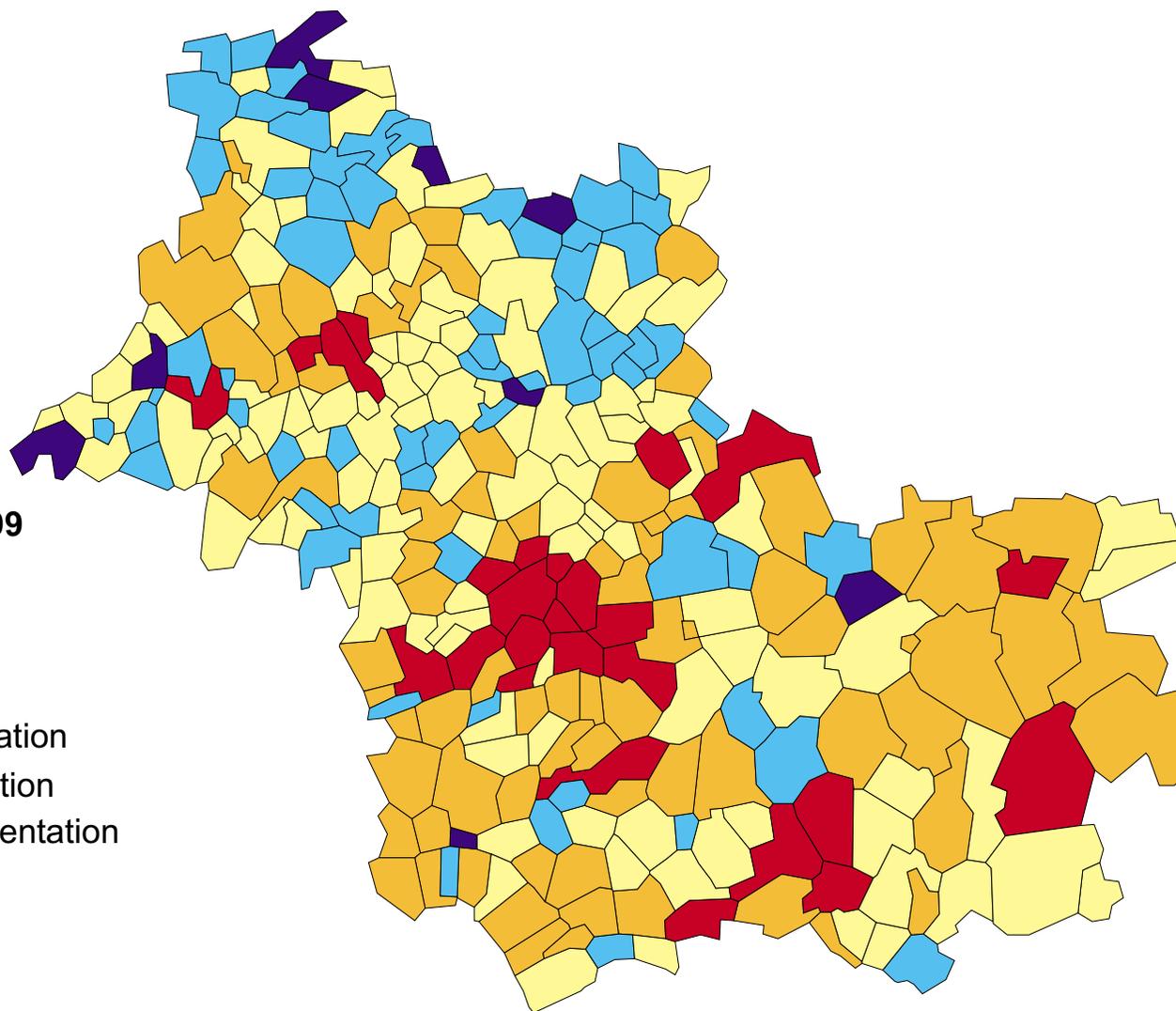
Nombre de résidences principales en 1999

Le parc de logements ne cesse d'évoluer. Sa croissance tient à la fois au remplacement d'habitations vétustes, au desserrement de la population existante, et à la volonté des collectivités d'attirer sur leur territoire de nouveaux habitants. **Cet indicateur recoupe donc celui de la population dont il suit les mouvements d'accroissement et de localisation.** Cette carte reflète d'ailleurs exactement les bassins de population précédemment décrits.

Variation du nombre de résidences principales entre 1990 et 1999

**Evolution du nombre de
résidences principales par
commune entre 1990 et 1999
(variation absolue)**

-  Diminution
-  Stabilité
-  Faible augmentation
-  Forte augmentation
-  Très forte augmentation



Variation du nombre de résidences principales entre 1990 et 1999

Cet indicateur permet de mesurer la capacité de croissance démographique des communes tant dans la période écoulée que dans un avenir proche. Il constitue par là même un élément d'anticipation des besoins de déplacements futurs.

Entre 1990 et 1999, la croissance démographique s'accompagne d'un développement du parc des résidences principales. Celui-ci atteint plus de 130 000 unités, soit une hausse de 1 340 logements par an sur la dernière période.

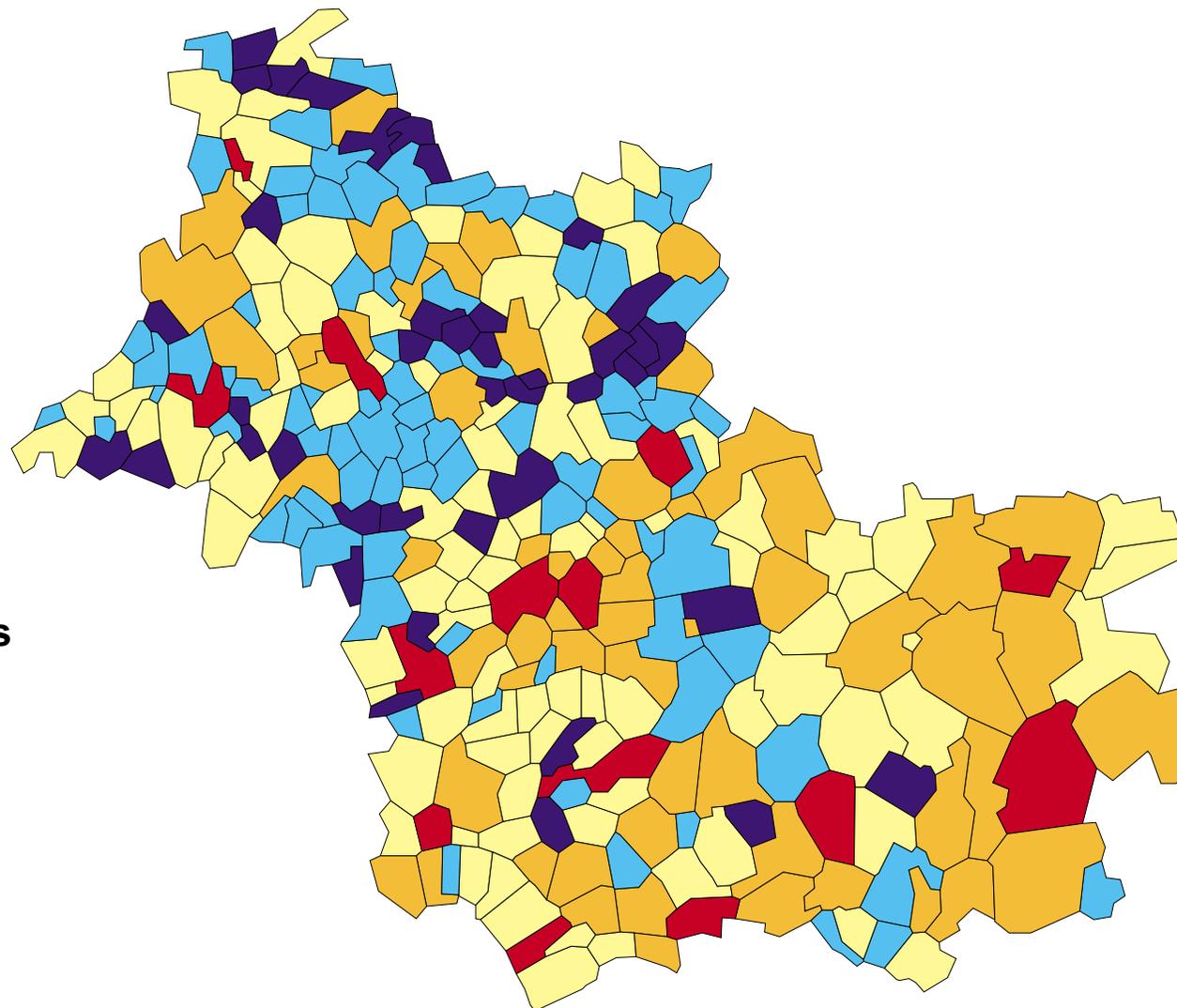
Comme pour la variation de la population, des disparités existent :

- les zones de Blois, Romorantin-Lanthenay, Vendôme et Lamotte - Salbris, Mer - Saint-Laurent-Nouan enregistrent une forte croissance du parc de leurs résidences principales entre 1990 et 1999,
- à l'inverse, le rythme d'évolution est faible dans les franges les moins peuplées du nord et nord-est du département.

Liste des 36 équipements retenus

- Bureau de tabac
- Réparation automobile
- Maçon
- Alimentation générale
- Plombier, menuisier, charpentier
- Ecole primaire
- Poste
- Coiffeur
- Station service
- Plâtrier, peintre
- Electricien
- Médecin généraliste
- Infirmier
- Pharmacie
- Boulangerie, pâtisserie
- Boucherie, charcuterie
- Magasin de chaussures
- Magasin d'électroménager
- Magasin de vêtements
- Magasin de meubles
- Droguerie, quincaillerie
- Librairie, papeterie
- Pompiers
- Ambulance
- Dentiste
- Masseur-kinésithérapeute
- Perception
- Supermarché ou hypermarché
- Collège (public ou privé)
- Gendarmerie
- Notaire
- Banque ou caisse d'épargne
- Vétérinaire
- Hôpital ou clinique non spécialisée
- Laboratoire d'analyses médicales
- Cinéma

Niveau d'équipement des communes



**Nombre d'équipements
(sur un total de 36)**



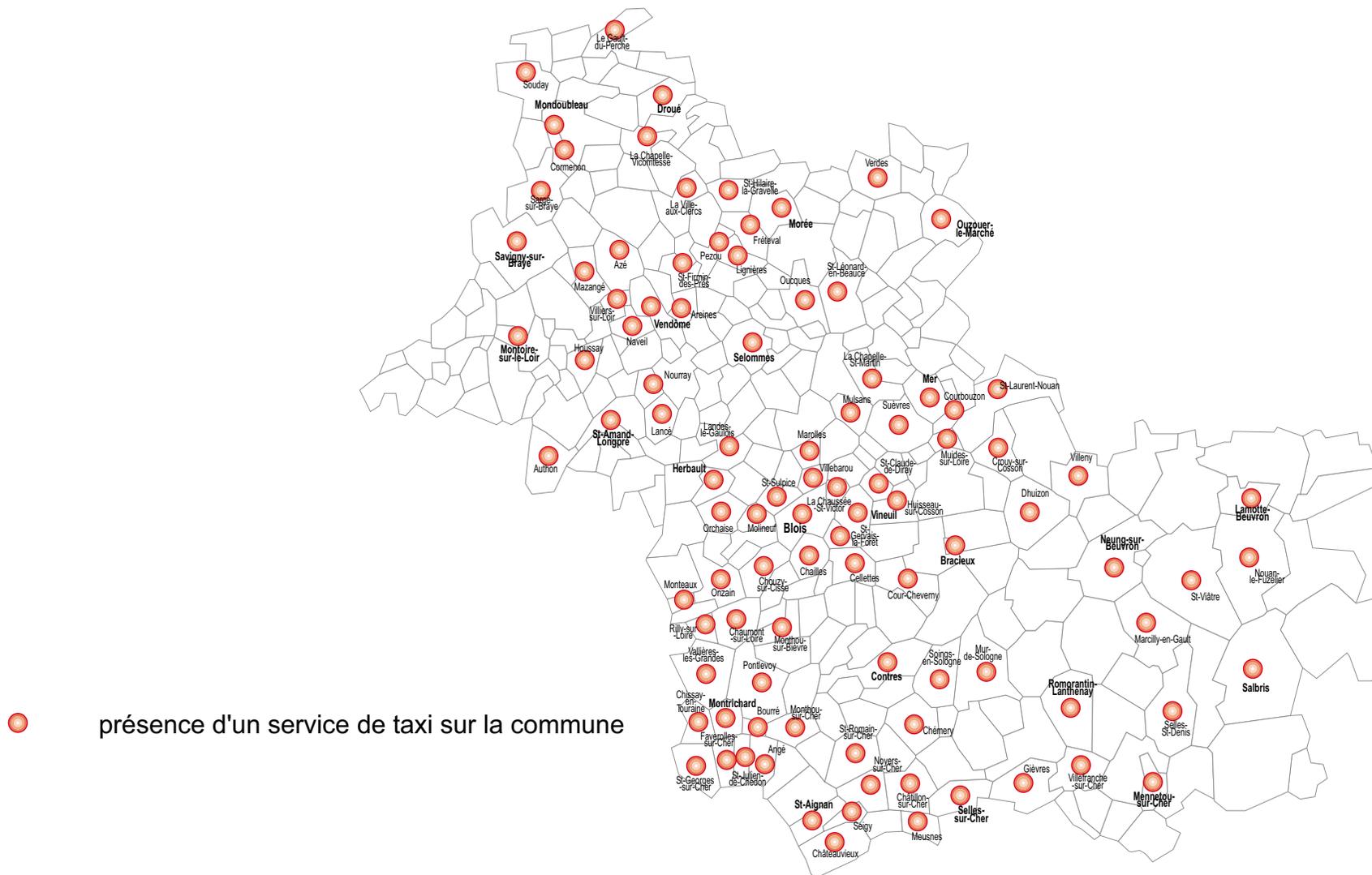
Niveau d'équipement des communes

L'INSEE a réalisé en 1998 un inventaire communal qui permet de connaître **le degré d'équipement des communes**. Celui-ci correspond au nombre de commerces et de services à la population présents dans la commune parmi un ensemble de 36 équipements référencés en 4 gammes selon leur nature (gamme de base, de proximité, intermédiaire et élargie). La carte du niveau d'équipement permet de visualiser les zones bien équipées et celles qui le sont moins, voire pas du tout.

14 villes comptent plus de 30 équipements parmi la liste de 36 retenus par l'INSEE, dont 3 seulement au nord de la Loire. La vallée du Cher et la Sologne apparaissent dans l'ensemble bien pourvues, à l'exception d'une zone autour de Bracieux.

Trois espaces de la partie septentrionale du département sont très défavorisés : au nord-est, au sud et sud-ouest de Vendôme jusqu'à l'Indre-et-Loire et au nord de Mer. **Les pôles secondaires tels que Droué, Marchenoir, Oucques, Ouzouer, Selommes, Saint-Amand-Longpré, prennent dans ces espaces une importance primordiale.** Leur maintien est essentiel pour la population environnante.

Communes disposant d'un service de taxi



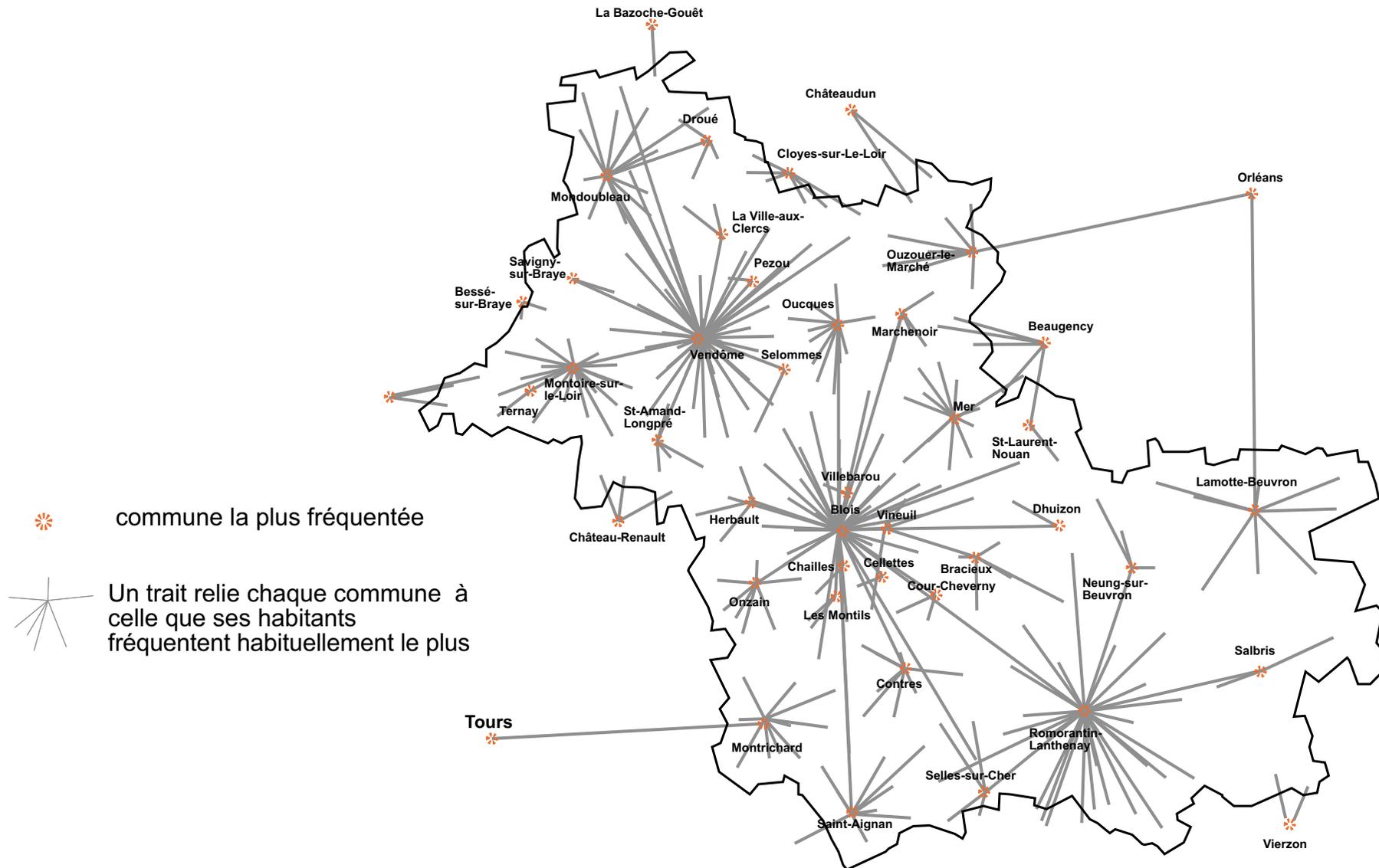
Communes disposant d'un service de taxi

Les taxis viennent pallier l'absence de transports collectifs ou compléter le réseau existant. Ils répondent notamment aux besoins d'une population ne disposant pas de véhicules, essentiellement âgée, pour des déplacements liés à la santé, des démarches administratives, des achats et services de proximité.

Selon l'Inventaire communal 1998, un tiers des communes du département disposent d'un service de taxi. Les plus fortes densités se rencontrent dans les vallées de la Loire, du Cher et du Loir, principalement en amont de Vendôme. Les pôles secondaires sont tous équipés. La présence d'une gare ferroviaire apparaît également comme un facteur d'implantation souvent déterminant, à l'exception des gares secondaires situées sur la ligne du Blanc-Argent.

Ce service est par contre peu présent dans différents secteurs du département : les cantons de Montoire, d'Ouzouer-le-Marché, la frange est de celui de Marchenoir ainsi que le centre et le nord de la Sologne.

Aire d'attraction des communes les plus fréquentées



source : INSEE - Inventaire communal 1998

Aire d'attraction des communes les plus fréquentées

Complémentaire de la carte présentant le niveau d'équipement, celle-ci fait figurer les déplacements de population liés à la fréquentation des commerces, services et loisirs¹. L'aire d'attraction des communes apparaît plus ou moins étendue en fonction de l'offre dont elles disposent.

Le département est ainsi structuré par un ensemble de 34 communes où se rendent habituellement les habitants. Présentant un large éventail d'équipements dans tous les domaines, Blois, Vendôme et Romorantin génèrent de nombreux déplacements non professionnels. Sur le plan des transports collectifs, il est intéressant d'observer que des flux existent entre pôles secondaires et pôles principaux, mais aussi entre des pôles secondaires :

Mondoubleau, Savigny, St-Amand-Longpré, Selommès, Montoire, La Ville-aux-Clercs et Pezou avec Vendôme ;

Marchenoir, Herbault, Saint-Aignan, Contres, Onzain, Cour-Cheverny, Cellettes, Les Montils et Chailles avec Blois ;

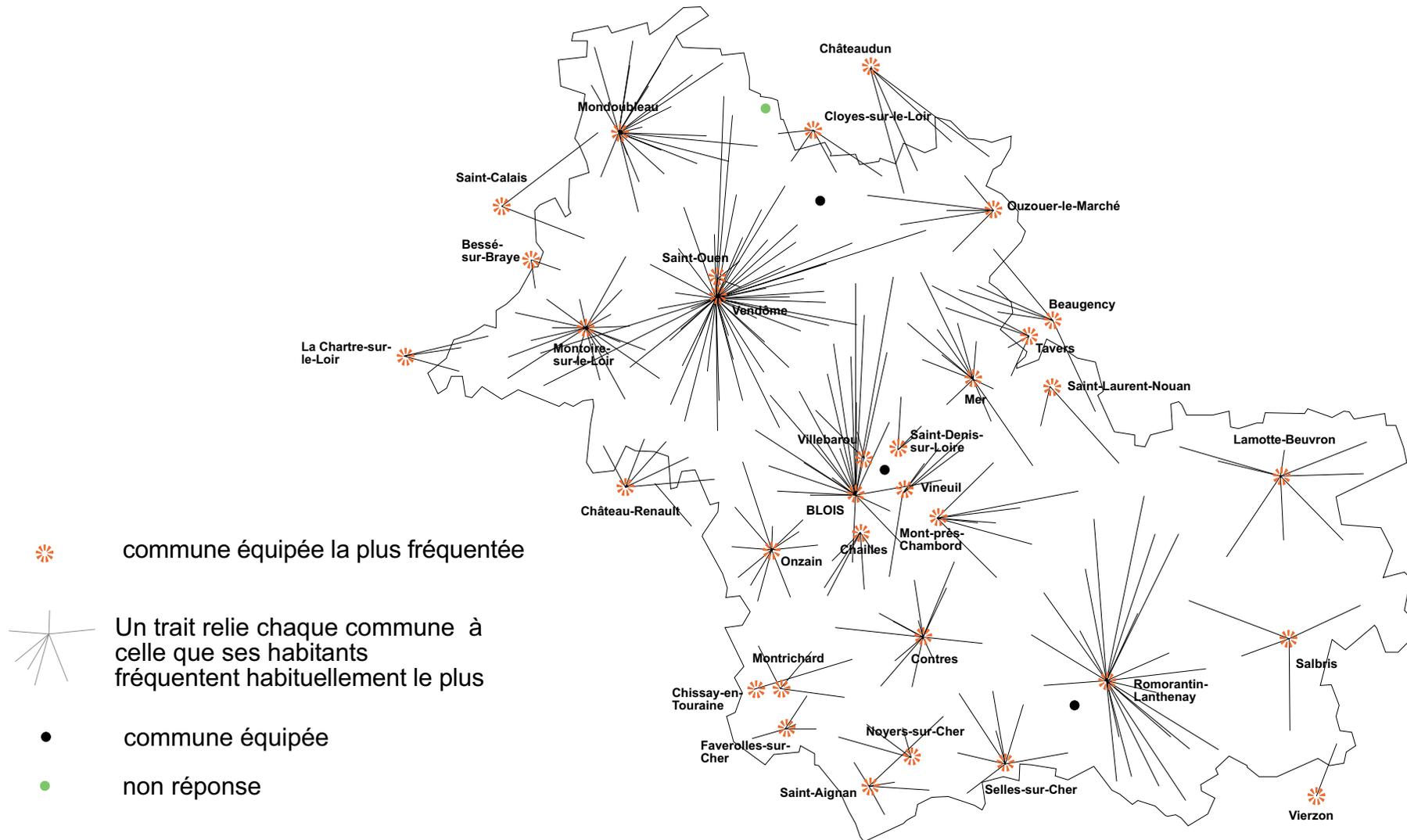
Selles-sur-Cher, Salbris et Neung avec Romorantin ;

Droué / Mondoubleau ; Bracieux / Vineuil.

Les aires d'attraction ne s'arrêtent évidemment pas aux frontières du département. Romorantin, Selles-sur-Cher, Saint-Aignan et Mer sont fréquentées par des habitants des départements voisins. Inversement, des Loir-et-chériens se rendent à Orléans (Ouzouer, Lamotte), Beaugency (dont St-Laurent-Nouan), Tours (Montrichard), Château-Renault, La Chartre-sur-le-Loir, Châteaudun, La Bazoche-Gouët, Bessé-sur-Braye, Vierzon, Cloyes-sur-le-Loir.

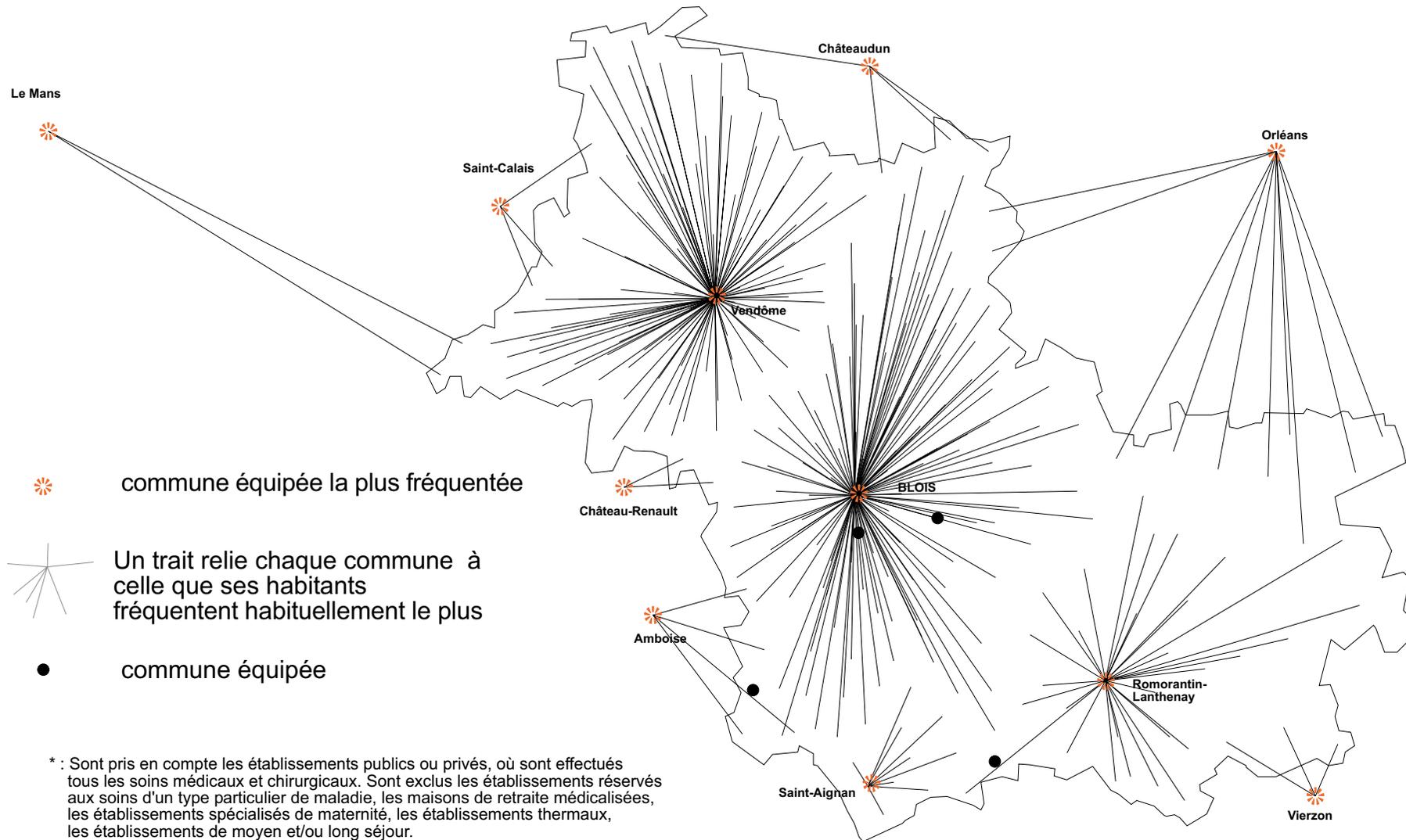
¹La question posée lors de l'enquête est la suivante : quelle est la commune la plus fréquentée pour tel équipement ?

Attractivité des hypermarchés ou des supermarchés



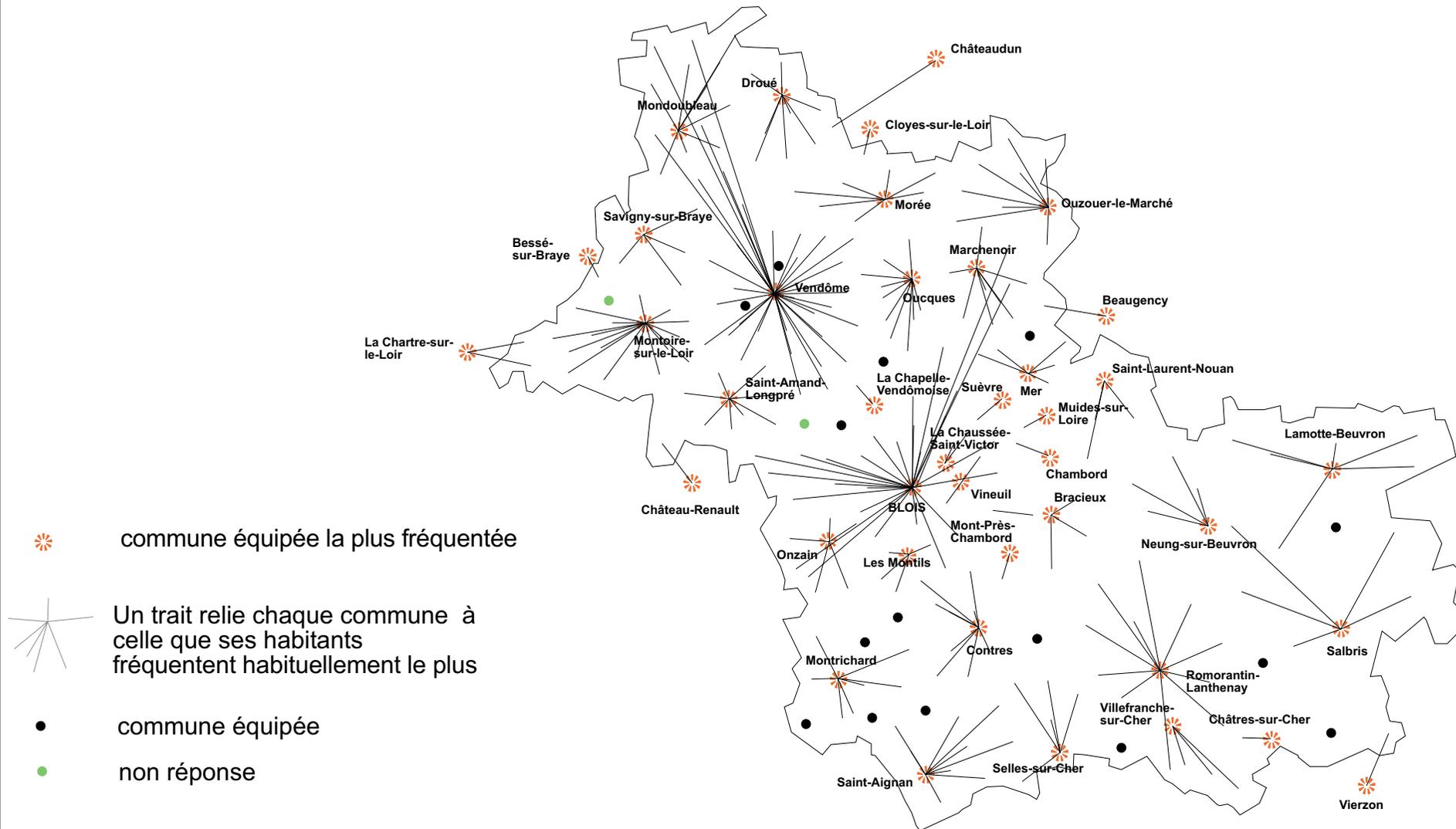
source : INSEE - Inventaire communal 1998

Attractivité des établissements de santé *



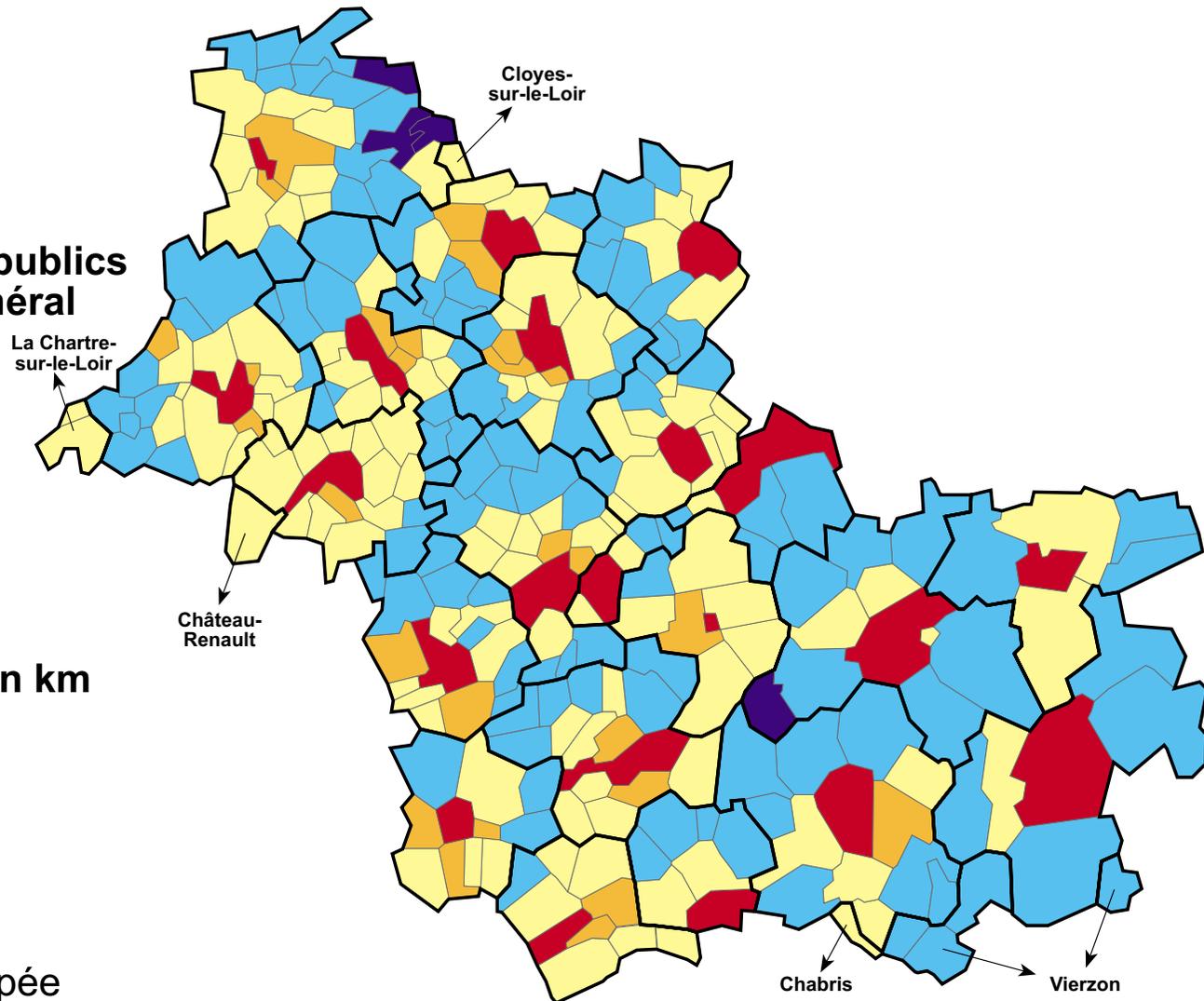
source : INSEE - Inventaire communal 1998

Attractivité des installations sportives couvertes



Distance au collège public

Districts des collèges publics d'enseignement général



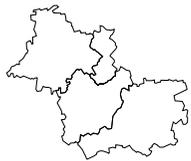
Distance au collège en km

- plus de 20 km
- de 10 à 20 km
- de 5 à 10 km
- moins de 5 km
- commune équipée

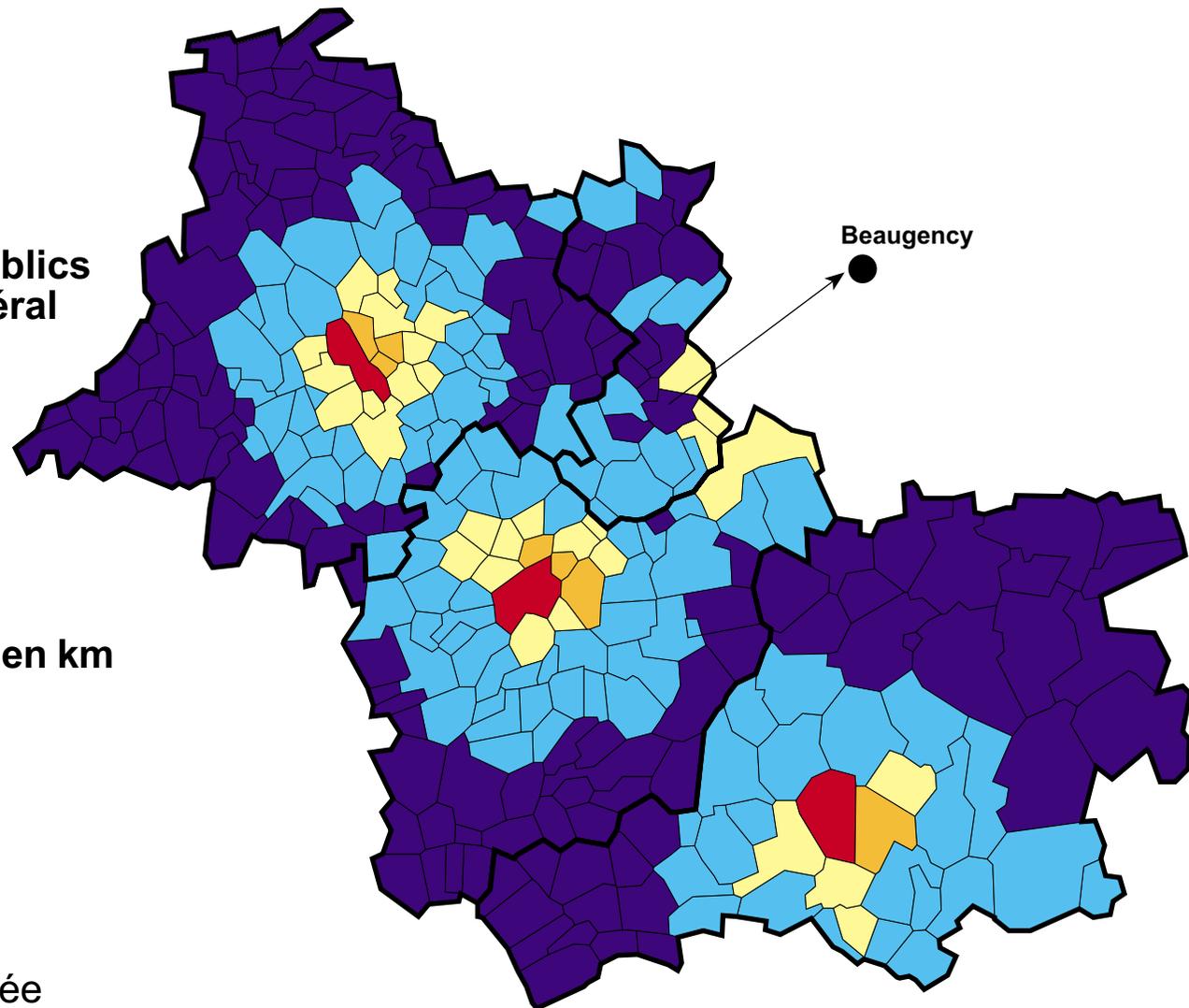
D'après sources : INSEE - Inventaire communal 1998, Inspection Académique de Loir-et-Cher

Distance au lycée d'enseignement général

Districts des lycées publics d'enseignement général

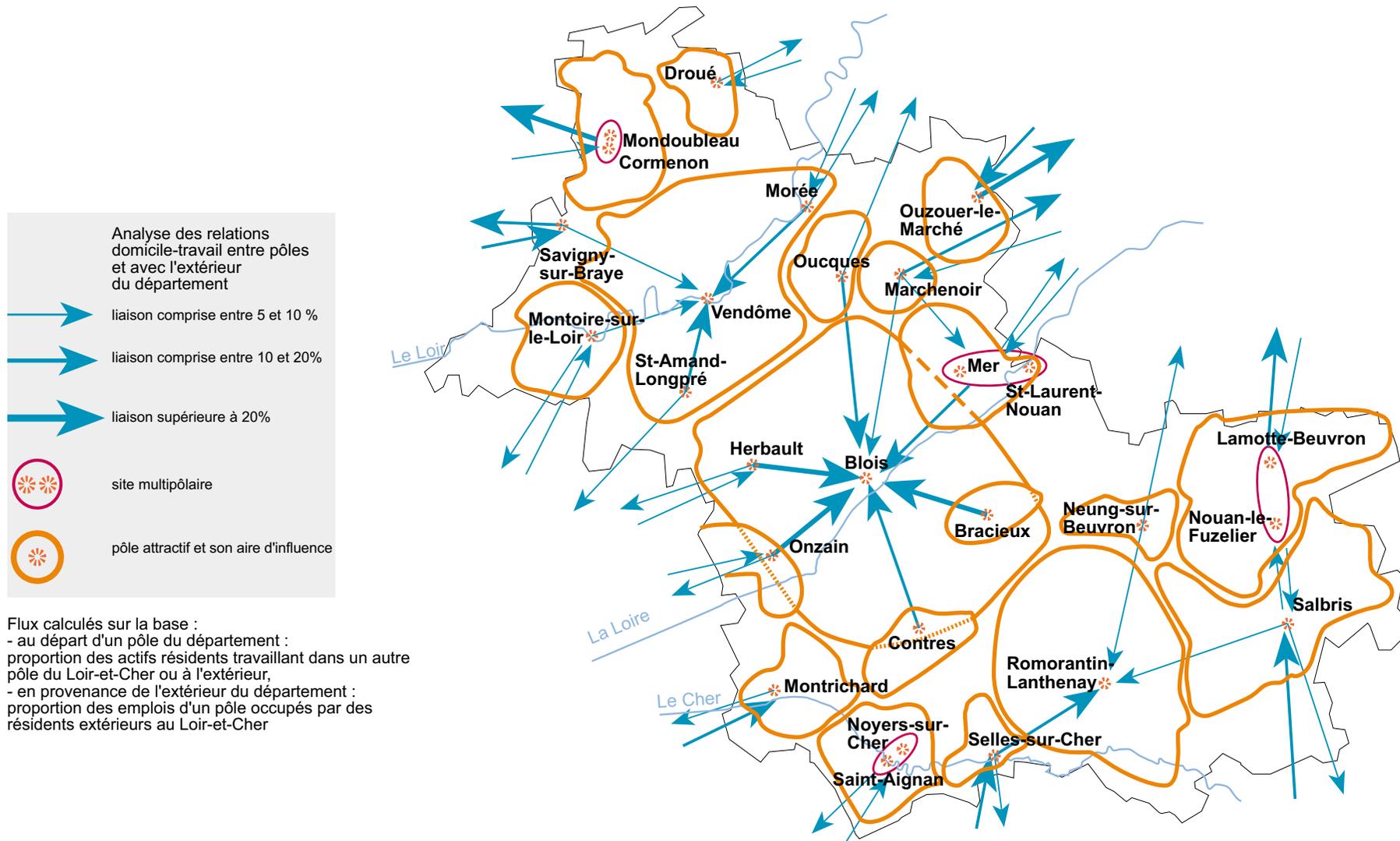


Distance au lycée d'enseignement général en km



D'après sources : INSEE - Inventaire communal 1998, Inspection Académique de Loir-et-Cher

Aires d'influence des pôles et relations entre pôles



ADELEC d'après source : INSEE (fichier Mirabel)

Aires d'influences des pôles et relations entre pôles

Un pôle est constitué d'une ou de plusieurs communes bénéficiant d'un volume d'emplois et/ou d'un niveau d'équipement relativement importants, le rendant attractif.

Les aires d'influence qui se dessinent autour de chaque pôle intègrent, dans l'analyse retenue, toutes les communes dans lesquelles au moins 10 % des actifs résidents ont un emploi dans le pôle en 1990 (date à laquelle l'INSEE a recensé l'ensemble des déplacements domicile-travail effectués par la population active). La carte rend compte d'une attraction proportionnelle au nombre d'actifs résidant dans la commune de départ. C'est pourquoi aucune relation n'apparaît entre les trois chefs lieux d'arrondissement alors que 200 habitants de Vendôme travaillaient à Blois en 1990, soit moins de 3 % des actifs, et 95 venaient de Romorantin, soit 1,3 % des actifs. A l'inverse, la flèche dessinée entre Marchenoir et Blois traduit 18 déplacements quotidiens vers l'agglomération, effectués par 9 % des actifs résidant à Marchenoir.

Aux trois pôles principaux (Blois, Romorantin et Vendôme), dont l'aire d'influence est étendue, s'ajoutent de nombreux pôles de poids moindre qui rayonnent sur les communes limitrophes mais subissent eux-mêmes, pour la plupart, l'attraction des pôles majeurs. Leur espace d'influence peut alors se trouver, en partie ou en totalité, englobé dans l'aire d'un pôle principal. C'est le cas notamment de Bracieux ou Contres.

Saint-Amand-Longpré et Morée, peu attractifs en terme d'emplois, disposent cependant d'équipements structurants (collège, par exemple). Ils constituent bien des pôles se trouvant pleinement intégrés dans la zone de rayonnement de Vendôme.

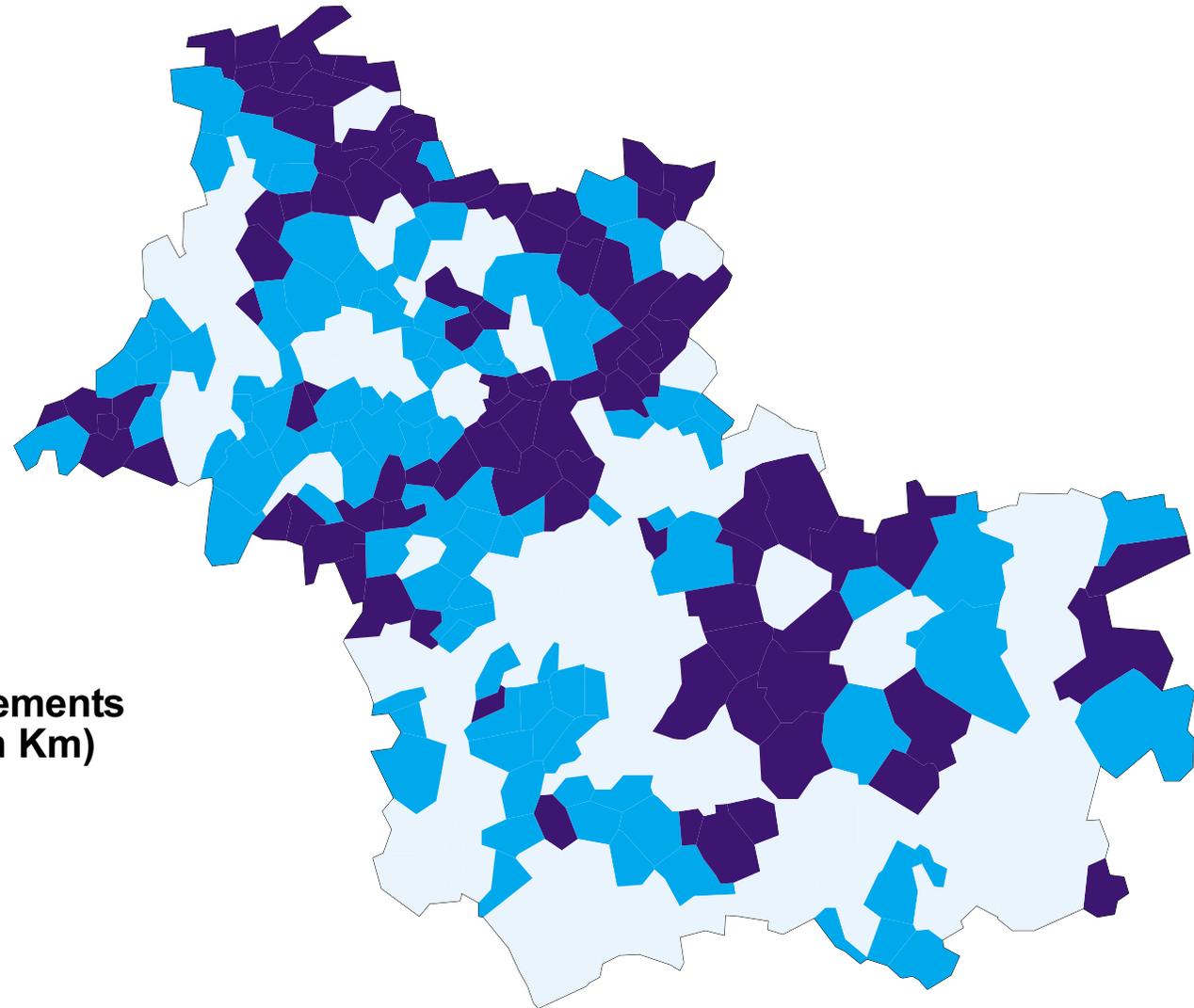
A l'exception de Mennetou-sur-Cher et Selommes, tous les chefs-lieux de canton sont identifiés comme pôles. S'y ajoutent Oucques et Onzain.

Répartis de façon équilibrée sur l'ensemble du Loir-et-Cher, ce qui lui donne l'une de ses spécificités, les pôles structurent l'espace, jouent un rôle essentiel pour les zones rurales environnantes, et doivent servir de points d'appui pour un aménagement concerté du territoire départemental.

Les échanges avec les départements voisins sont assez intenses, notamment avec la Sarthe et le Loiret ; la zone d'attraction d'Onzain intègre des communes d'Indre-et-Loire.

Enclavement des communes

**Eloignement des équipements
(distance moyenne en Km)**



Enclavement des communes

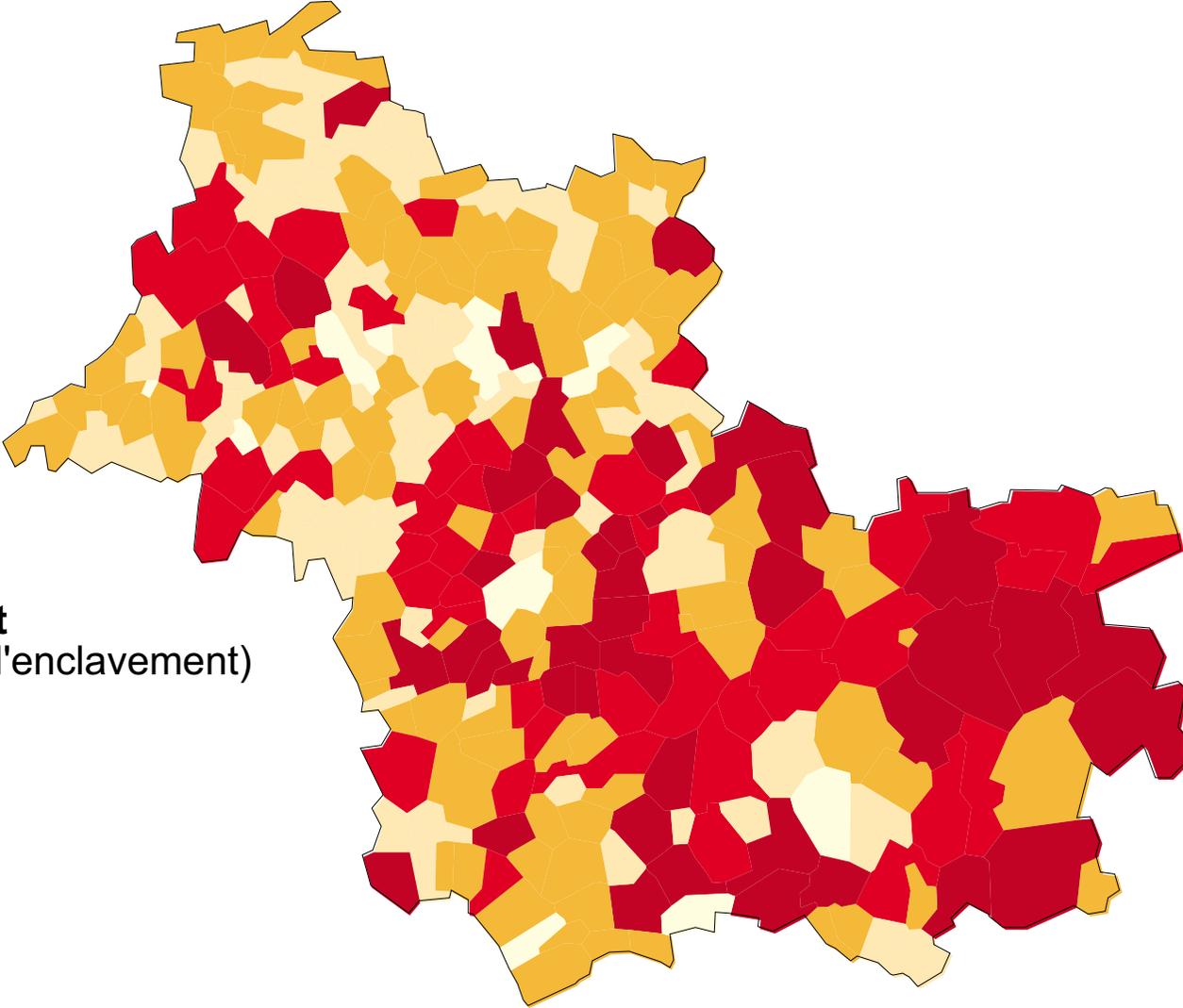
A partir des données de l'inventaire communal, l'INSEE mesure **le degré d'enclavement**. Celui-ci représente une **distance moyenne que les habitants d'une commune ont à parcourir pour accéder à l'ensemble des 36 équipements de base**. Cette distance est pondérée par l'inverse de la rareté de ces équipements : on donne plus de poids à un équipement manquant quand celui-ci est banal et généralisé sur le territoire ; à l'inverse, une distance importante à un équipement plus rare jouera moins sur la commune. Lorsqu'une commune possède un équipement considéré, la distance d'accès à celui-ci est nulle par principe.

Globalement, la carte d'enclavement fait ressortir **trois zones** :

- **une grande partie nord, où la distance moyenne est souvent élevée à l'exception des communes les plus importantes ;**
- **le centre de la Sologne et sa frange orientale, qui se trouvent dans la même situation ;**
- **le Blésois et la vallée de la Loire, la vallée du Cher et l'axe de la RN 20, où les communes sont bien équipées.**

Cette carte recoupe en grande partie celle de la population, puisque plus celle-ci augmente, plus il y a d'équipements pour satisfaire ses besoins. **On observe néanmoins des espaces enclavés où la densité de population est relativement élevée : le cœur de la Sologne, ainsi qu'une zone au sud de l'agglomération blésoise (entre Blois et Contres)**. En outre la taille de la commune peut interférer : la distance moyenne étant prise au centre de la ville, plus la commune est vaste, plus l'enclavement peut être important si le degré d'équipement est faible. Il faut noter par ailleurs qu'au sein des communes fortement enclavées, la situation de celles qui sont situées sur les axes de communication importants (Vendôme-Blois-Romorantin notamment) est un peu différente de celles qui sont localisées aux marges du département.

Potentiel de déplacement



Potentiel de déplacement
(population 1999 x indice d'enclavement)

- Important
- Assez important
- Moyen
- Assez faible
- Faible

Potentiel de déplacement

Pour appréhender la demande potentielle de transports collectifs, nous avons créé **un indicateur de « potentiel de déplacement »**. **Celui-ci est fonction de la population de la commune et de l'indice d'enclavement** : en multipliant ces deux facteurs, on obtient **un nombre total de kilomètres susceptibles d'être parcourus pour accéder aux équipements**.

Un potentiel de déplacement fort peut résulter de deux situations :

- soit une population nombreuse avec un indice d'enclavement moyen ou élevé ;
- soit une population moyenne (voire assez faible) avec un indice d'enclavement très élevé.

De même, **un potentiel de déplacement faible** peut caractériser

- une population nombreuse avec un enclavement faible ou nul ;
- une population très faible, quel que soit le niveau d'enclavement.

Différents espaces ayant un potentiel de déplacement assez important ou important apparaissent :

au nord-ouest autour de Savigny et Montoire, une zone comprenant les communes de Sargé/Braye, Epuisay, Azé, Danzé, Mazangé, Lunay, Thoré-la-Rochette, Naveil et St-Firmin-des-Prés ;

une zone où figurent St-Amand-Longpré, Prunay-Cassereau et Authon ;

un large espace situé en périphérie de l'agglomération blésoise s'étendant au nord jusqu'à Maves, Champigny-en-Beauce, Landes-le-Gaulois, à l'ouest jusqu'à Onzain, à l'est jusqu'à Mer et St-Laurent-Nouan, et rejoignant au sud la Sologne d'une part et la vallée du Cher d'autre part ;

la plus grande partie de la Sologne à l'exception de quelques communes autour de Romorantin, de l'extrême sud et des communes les mieux équipées (Salbris, Selles-sur-Cher).

On remarque que certains pôles secondaires relativement équipés, comme Droué, Oucques, Ouzouer, Mer, Saint-Laurent-Nouan présentent un potentiel important.

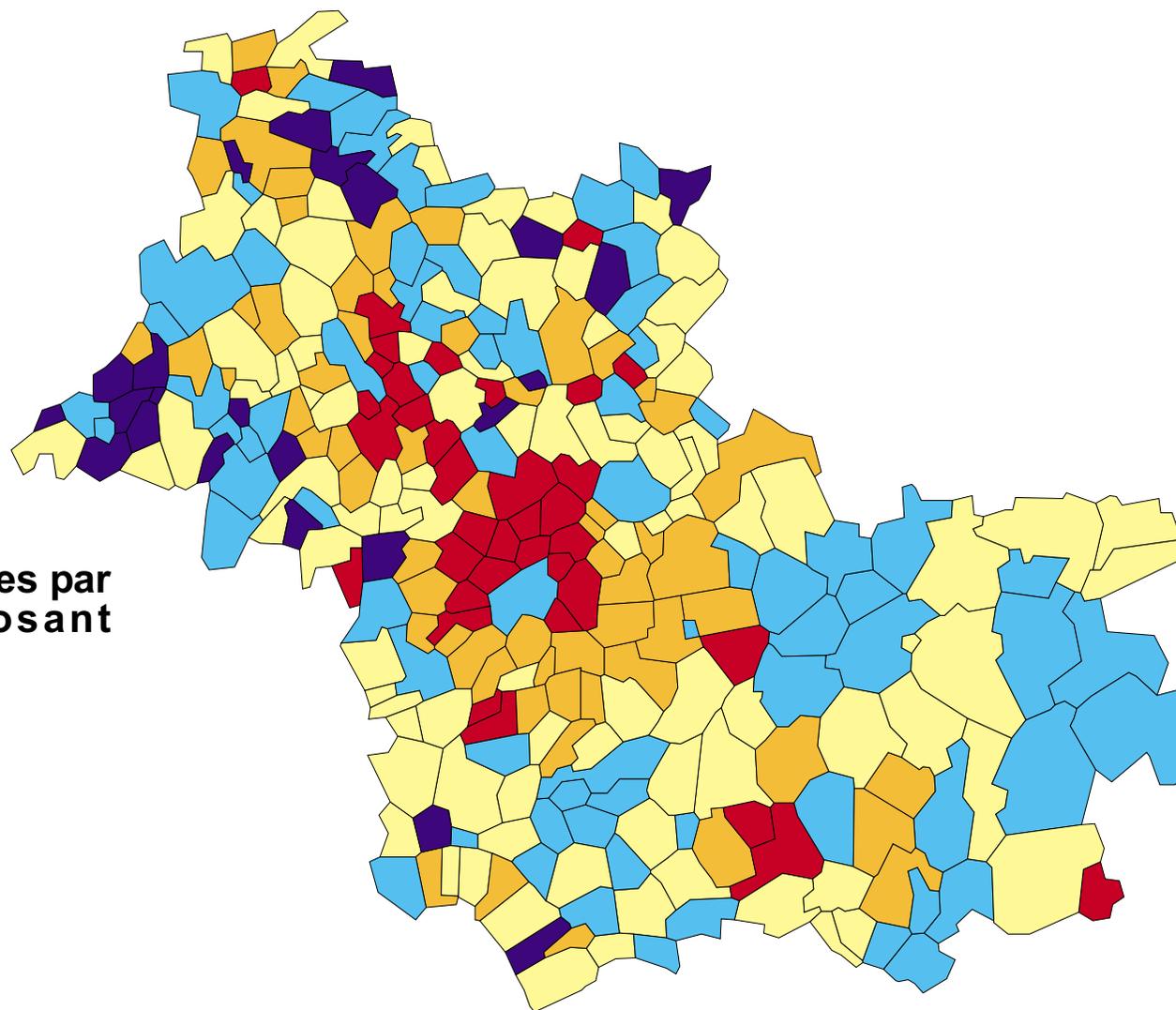
L'ensemble de ces espaces représente une population totale d'environ 115 000 habitants, soit 36 % de la population du département.

Indépendamment du motif de déplacement, on constate donc que des flux potentiels existent. Dans certains cas, le niveau d'équipement est insuffisant pour satisfaire les besoins sur place ou à proximité (nord-ouest, zone de St-Amand, nord blésois, Sologne du centre et de l'est, Sologne viticole ouest et sud) ; dans ce cas, le volume des déplacements pourra être assez faible, mais la fréquence élevée.

Lorsque la population est plus nombreuse, mais relativement équipée, les déplacements risquent d'être moins fréquents, mais avec un volume important. Les caractéristiques de la demande suivant les zones ont donc de fortes chances d'être variables, nécessitant des modes de transports collectifs différenciés.

Motorisation des ménages par commune

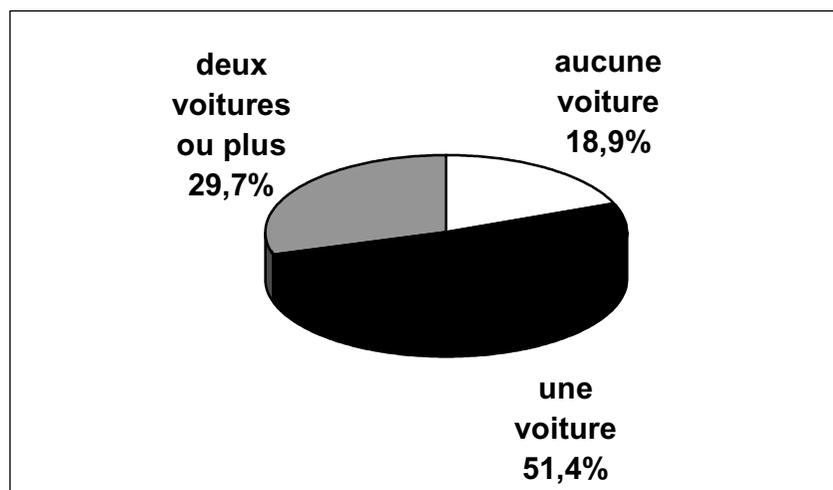
Pourcentage de ménages par commune ne disposant pas de voiture



Motorisation des ménages en 1990

Cette carte indique la part des ménages qui ne disposent pas de véhicules. Celle-ci est fortement corrélée avec la proportion de population âgée et donc, dans la plupart des cas, avec le faible niveau d'équipement des communes et leur degré d'enclavement. **Globalement, 18,9 % des ménages loir-et-chériens ne possèdent pas de véhicules de tourisme.** Des disparités apparaissent néanmoins au niveau communal. Dans le centre du département, où se situe la plus forte concentration de ménages jeunes et mobiles, la part est inférieure à 10 % (près de la moitié des ménages y disposent de deux véhicules ou plus). En revanche, **elle est plus élevée sur toutes les marges. L'est de la Sologne, les régions de Montoire et de Droué sont les plus touchées par le phénomène. On observe également un sous-équipement important dans les communes de Montrichard, Saint-Aignan et les trois chefs-lieux d'arrondissement** où la part des ménages sans véhicules est comprise entre 20 et 25 %.

Graphique n°1 : Répartition des ménages selon le nombre de véhicule détenu en 1990



Source : INSEE – RGP 1990

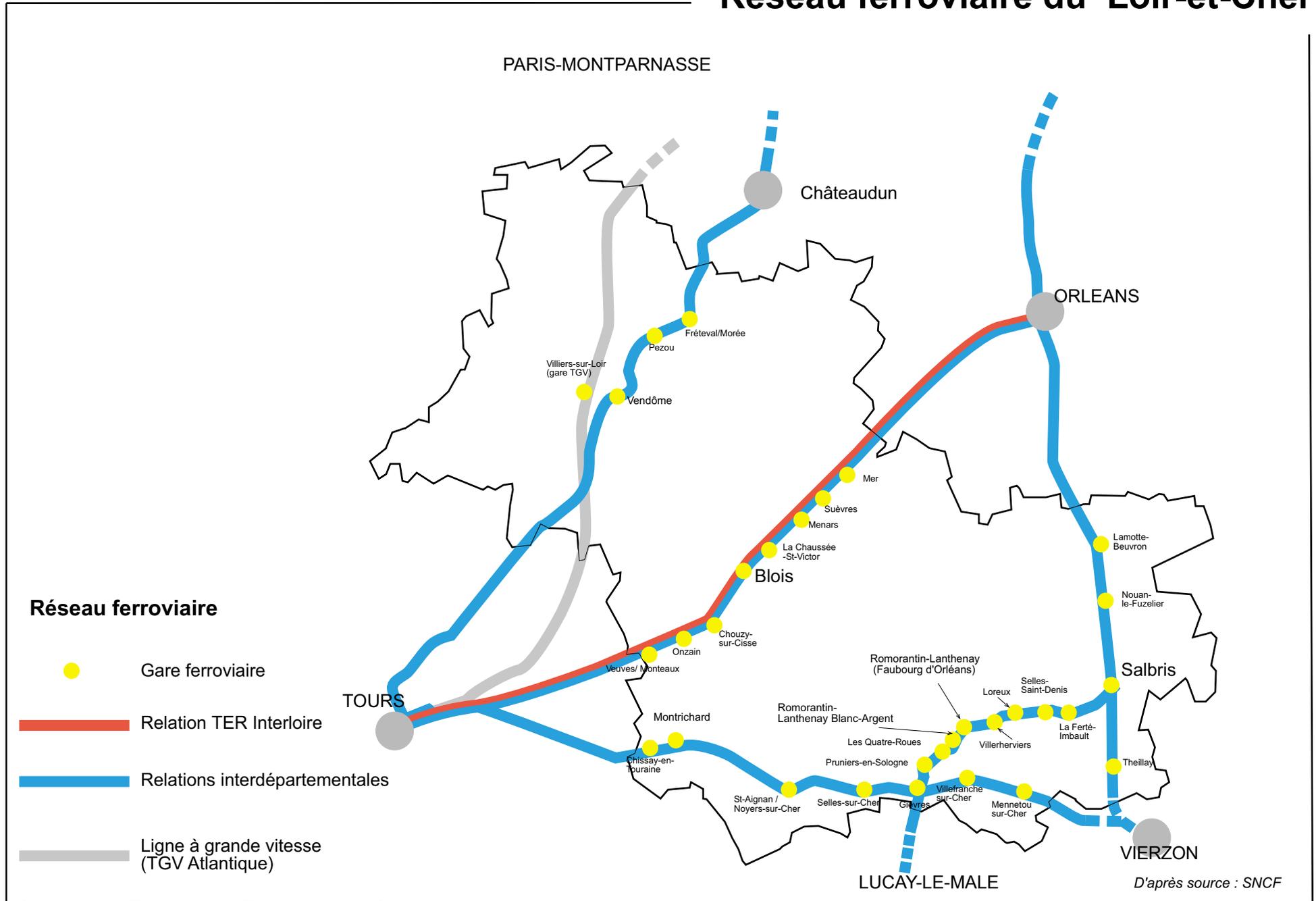
- 2 -

**ETAT DES LIEUX DE
L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS**

- 2.1 -

LE RESEAU FERROVIAIRE

Réseau ferroviaire du Loir-et-Cher



D'après source : SNCF

2.1.1. Le réseau ferroviaire : analyse de l'offre

Le département est irrigué par 7 lignes de chemin de fer assurées par la SNCF et la Compagnie du Blanc-Argent :

- **5 lignes TER (Transport Express Régional) assurent une liaison interdépartementale**

- Vierzon – Salbris - Orléans
- Lucay-le-Mâle - Romorantin- Salbris
- Paris – Châteaudun - Vendôme - Tours -
- Orléans – Blois- Tours
- Vierzon - Tours

- **1 relation interloire sur l'axe ligérien**

- Orléans – Tours - Nantes (Le Croisic)

- **1 ligne TGV**

- Paris – Tours - Bordeaux

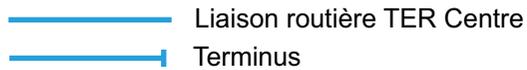
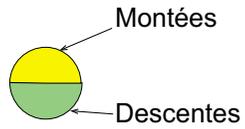
Cet ensemble dessert 31 gares qui se répartissent de la manière suivante :

Axes	Nombre de gares desservies en Loir-et-Cher
Lucay-le-Mâle – Romorantin - Salbris	10
Vierzon - Tours	8
Orléans – Tours – Nantes (le Croisic)	1
Orléans – Blois -Tours	8
Paris – Châteaudun - Vendôme - Tours	3
Paris – Tours (TGV)	1
Vierzon – Salbris - Orléans	4

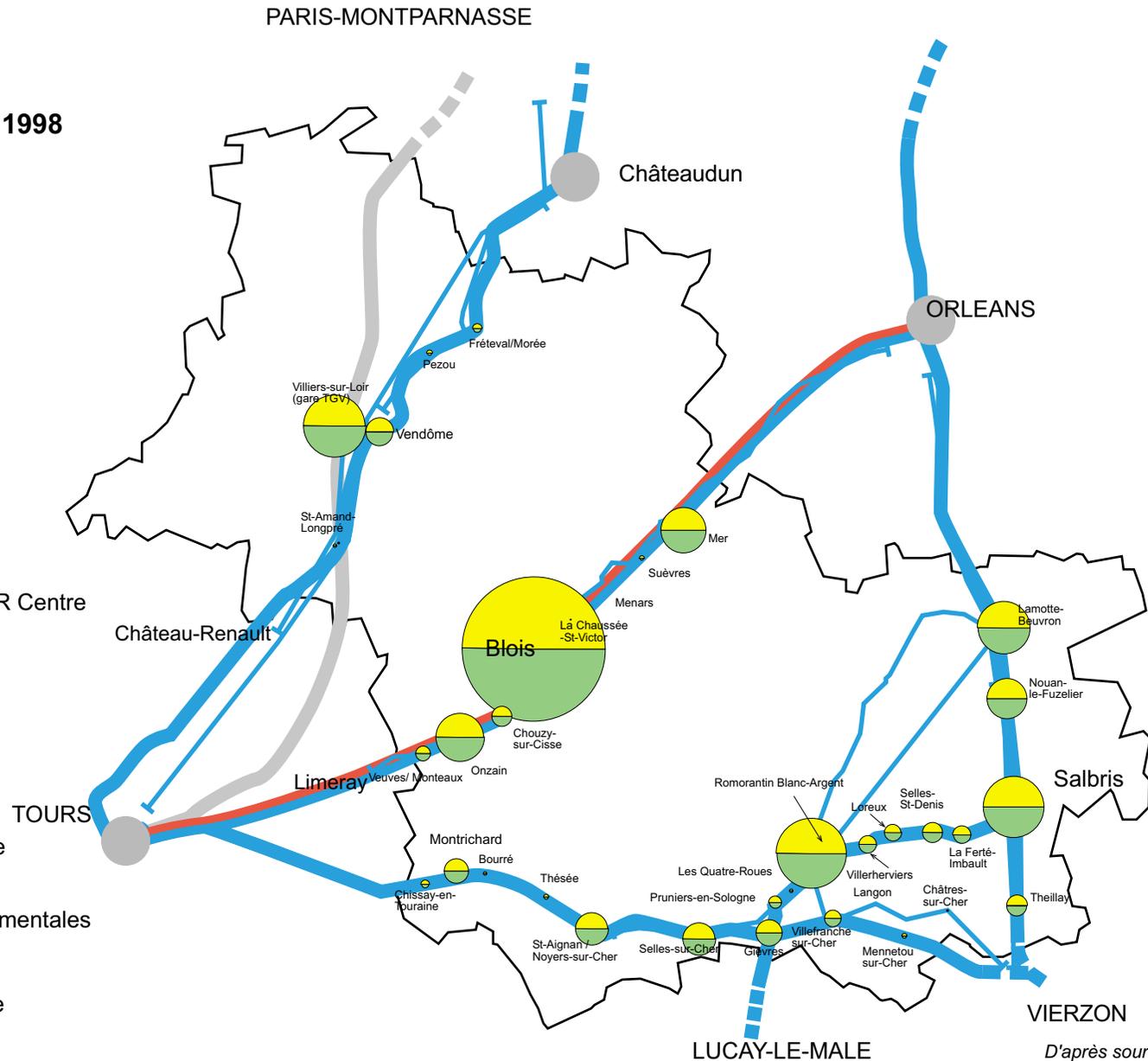
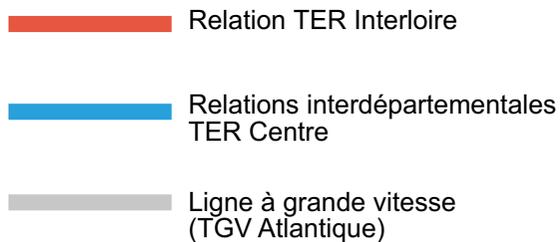
Le réseau SNCF se situe le long des axes majeurs de communication (les trois vallées et la N20). La ligne du Blanc-Argent dont la longueur actuelle n'est plus que de 67 km sur les 200 initiaux assure une desserte régulière entre deux pôles de la Sologne du Loir-et-Cher (Salbris, Romorantin), irrigue le territoire situé entre ces deux villes et permet des correspondances aisées vers Tours.

Fréquentation des gares du Loir-et-Cher

Fréquentation des gares en 1998



Réseau ferroviaire



D'après source : SNCF

2.1.2. La fréquentation du réseau ferroviaire

La fréquentation du réseau ferroviaire gare par gare n'est disponible que pour l'année 1998. Elle comprend également les voyageurs empruntant une partie du réseau routier SNCF.

Fréquentation des gares en 1998

	Montées	Descentes	Total des montées et des descentes	Nombre moyen de voyages par semaine
Blois	556 521	560 731	1 117 252	22 345
Romorantin-Blanc-Argent	133 215	136 161	269 376	5 388
Vendôme / Villiers-sur-Loir	107 582	104 596	212 178	4 244
Salbris	102 290	100 726	203 016	4 060
Lamotte-Beuvron	75 946	76 605	152 551	3 051
Onzain	64 376	64 123	128 499	2 570
Mer	56 531	56 655	113 186	2 264
Nouan-le-Fuzelier	43 569	43 492	87 061	1 741
Saint-Aignan / Noyers	29 631	29 367	58 998	1 180
Vendôme	20 580	21 437	42 017	840
Gièvres	19 419	18 605	38 024	760
Montrichard	17 121	16 792	33 913	678
Selles-sur-Cher	12 116	11 907	24 023	480
Theillay	11 396	12 167	23 563	471
Selles-Saint-Denis	11 381	11 346	22 727	455
Chouzy-sur-Cisse	11 237	11 137	22 374	447
La Ferté-Imbault	8 922	9 207	18 129	363
Villeherviers	8 853	8 528	17 381	348
Loreux	8 447	8 037	16 484	330
Villefranche-sur-Cher	7 664	7 547	15 211	304
Veuves / Monteaux	6 261	6 250	12 511	250
Pruniers-en-Sologne	4 224	4 630	8 854	177
Fréteval-Morée	1 717	2 643	4 360	87
Chissay-en-Touraine	1 487	2 113	3 600	72
Pezou	595	1 035	1 630	33
Thésée	596	798	1 394	28
Mennetou-sur-Cher	616	774	1 390	28
Les Quatre-Roues	504	496	1 000	20
Bourré	419	469	888	18
Saint-Amand-de-Vendôme	399	451	850	17
Suèvres	380	392	772	15
Châtres-sur-Cher	97	166	263	5
Saint-Amand-Longpré	122	138	260	5
La Chaussée-Saint-Victor	70	71	141	3
Langon	0	13	13	0

Les gares du département ont enregistré en 1998 environ 2,5 millions de voyages. La gare de Blois apparaît comme la plus fréquentée, totalisant en moyenne plus de 22 345 descentes ou montées de voyageurs par semaine, devant celle de Romorantin Blanc-Argent (5 388) qui accueille une population de scolaires très importante et les gares TGV de Vendôme - Villiers-sur-Loir (4 244) et Salbris (4 060).

13 gares comptent moins de 100 voyages par semaine ce qui laisse craindre pour leur avenir. Ainsi, faute de fréquentation, les gares de Bourré et Thésée ne sont plus desservies depuis début 1999. Un service de taxi assure néanmoins un rabattement des voyageurs de Thésée vers la gare de Montrichard.

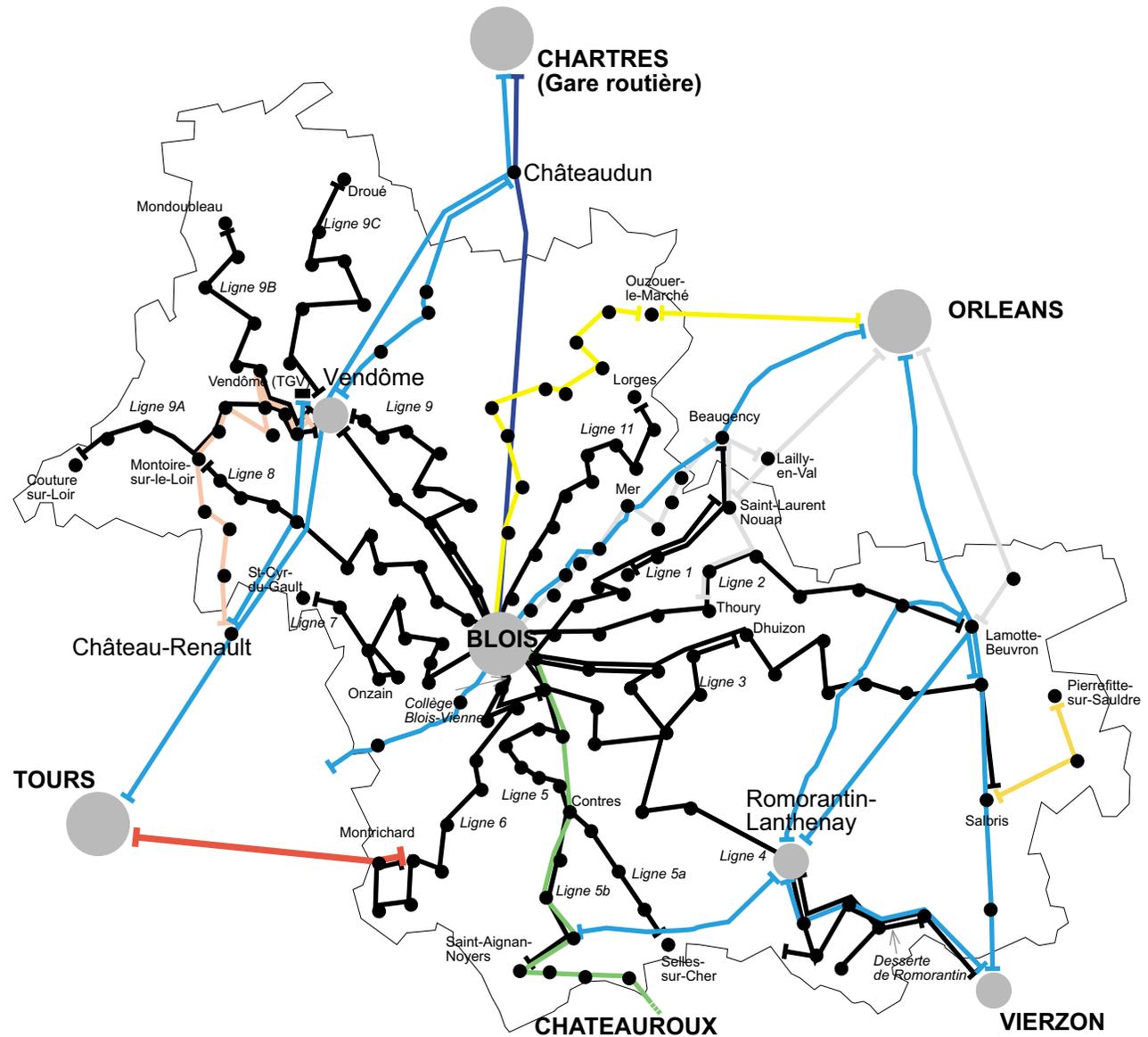
- 2.2 -

LE RESEAU ROUTIER

Lignes régulières de car en Loir-et-Cher

- Compagnie des Autocars de Touraine
- Société des cars Simplon
- Compagnie du Blanc-Argent
- TLC
- Liaison interdépartementale (BOUTET)
- Les Rapides du Val de Loire
- Transbeauce
- Réseau TER Centre
- Touraine Fil Vert

- Arrêt
- Terminus



2.2.1. Les lignes régulières de car

2.2.1.1. Analyse de l'offre

Le département est irrigué par **36 lignes régulières interurbaines de personnes** dont 15 relient le Loir-et-Cher aux départements voisins. Elles desservent 172 communes du département, représentant un peu moins de 85 % de la population départementale. **Le réseau est assuré par 7 transporteurs auxquels s'ajoute la SNCF qui a recours à différentes compagnies pour ses liaisons routières.** Celles-ci viennent en complément de la desserte ferroviaire précédemment décrite. En raison du nombre d'arrêts et de la souplesse de la formule, elles rentrent dans le cadre d'analyse des lignes régulières de car.

• 16 lignes interurbaines de personnes assurent une desserte radiale vers Blois

N°		Transporteur	Longueur de la ligne (en km)	Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher
1	Beaugency, Saint-Laurent-Nouan, Montlivault, Blois	TLC	52	8
2	Lamotte-Beuvron, Chambord, Blois	TLC	65	11
3	Salbris, Mont-Près-Chambord, Blois	TLC	82	16
4	Vierzon, Romorantin, Blois	TLC	89	14
5	Selles-sur-Cher, Blois (a) Saint-Aignan, Blois (b)	TLC	65 18	18
6	Montrichard, Pontlevoy, Blois	TLC	45	12
7	Saint-Cyr-du-Gault, Herbault, Blois	TLC	46	11
8	Montoire-sur-le-Loir, Saint-Amand-Longpré, Blois	TLC	50	12
9	Vendôme, Blois	TLC	54	12
11	Josnes, Villerbon, Blois	TLC	40	11
	Lestieux, Mer, Blois	RVL	N.C.	10
	Ouzouer-le-Marché, Oucques, Blois	Simplon	74	11
	Chartres, Blois	Transbeauce	N.C.	1
	Châteauroux, Blois	Boutet	124	12
	Collège Blois-Vienne	TLC	N.C.	5
	Orléans, Blois, Tours	SNCF	N.C.	7

N.C. : non communiquée

Le réseau se compose principalement d'axes radiaux qui convergent vers Blois.

Dans une moindre mesure, un maillage en étoile se dessine autour de Vendôme et Romorantin-Lanthenay. Les déplacements transversaux de pôle à pôle apparaissent très difficiles. Seules quelques liaisons routières sont assurées par la SNCF :

- Droué, Mondoubleau et Savigny-sur-Braye,
- Lamotte-Beuvron et Romorantin-Lanthenay,
- Romorantin-Lanthenay et Noyers-sur-Cher, Saint-Aignan.

• 7 lignes convergent vers Vendôme

N°		Transporteur	Longueur de la ligne (en km)	Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher
9a	Couture-sur-Loir, Montoire-sur-le-Loir, Vendôme	TLC	42	10
9b	Mondoubleau, Vendôme	TLC	45	9
9c	Droué, La Ville-aux-Clercs, Vendôme	TLC	45	8
	Château-Renault, Vendôme	CAT	N.C.	11
	Chartres, Vendôme, Tours	SNCF	N.C.	1
	Vendôme (TGV), Château-Renault	SNCF	N.C.	2
	Châteaudun, Vendôme	SNCF	N.C.	4

• 5 lignes convergent vers Romorantin-Lanthenay

N°		Transporteur	Longueur de la ligne (en km)	Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher
	Desserte de Romorantin	TLC		8
	Saint-Aignan, Romorantin-Lanthenay	SNCF	N.C.	2
	Romorantin-Lanthenay, Vierzon	SNCF	N.C.	5
	Nouan-le-Fuzelier, Lamotte-Beuvron, Romorantin-Lanthenay	SNCF	N.C.	3
	Lamotte-Beuvron, Chaumont-sur-Tharonne, Romorantin-Lanthenay	SNCF	N.C.	3

S'y ajoute la ligne TLC 4 Blois, Romorantin-Lanthenay, Vierzon déjà indiquée ci-dessus.

• 1 ligne interurbaine complète ce dispositif

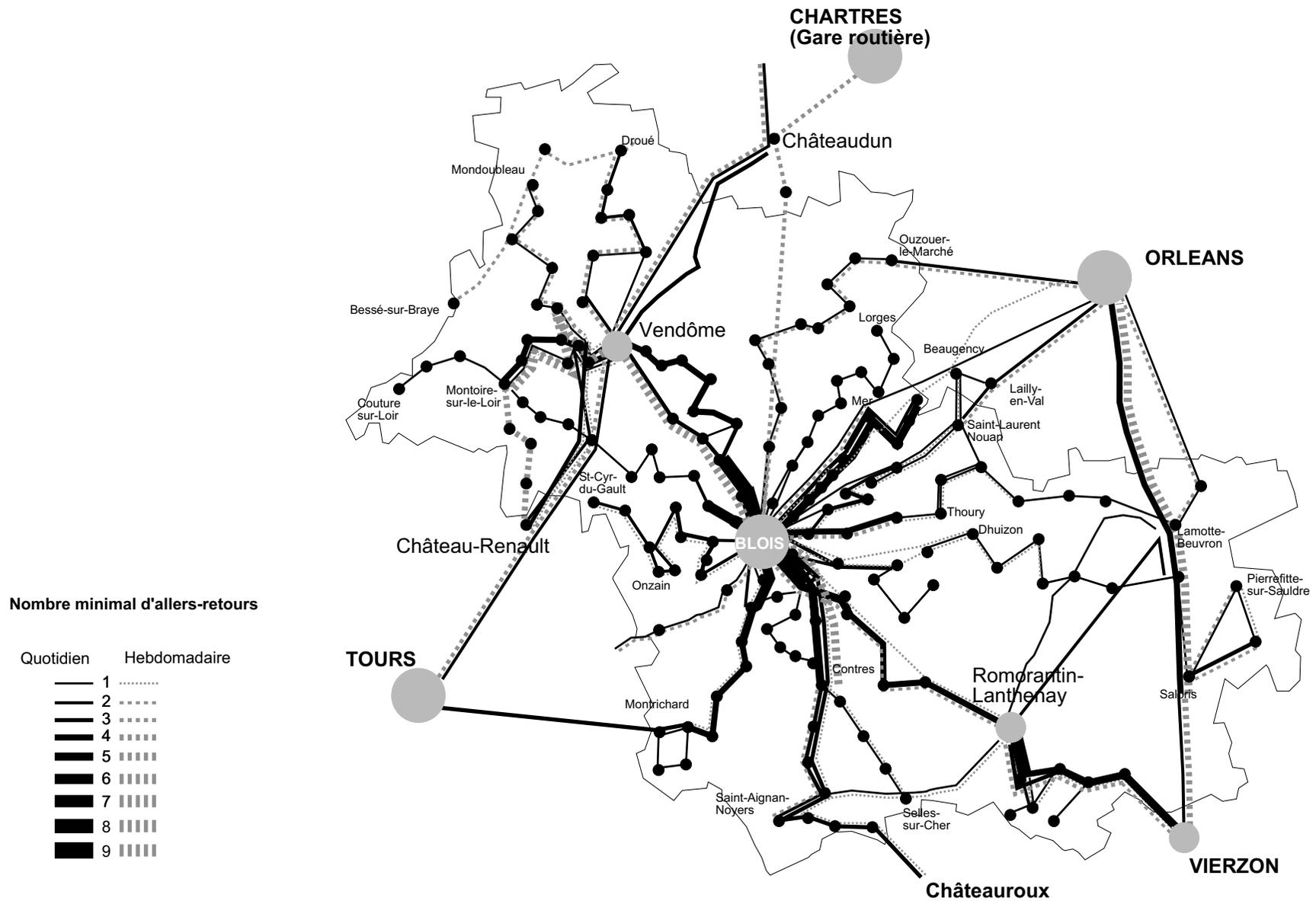
N°		Transporteur	Longueur de la ligne (en km)	Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher
	Salbris, Souesmes, Pierrefitte-sur-Sauldre	Cie Blanc-Argent	N.C.	3

• 7 autres lignes interdépartementales relient le Loir-et-Cher aux autres départements limitrophes

N°		Transporteur	Longueur de la ligne (en km)	Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher
	Tours, Amboise, Chenonceau, Montrichard	TFV	N.C.	2
	Orléans, Lamotte-Beuvron	RVL	N.C.	2
	Saint-Laurent-Nouan, La Ferté-Saint-Cyr, Crouy-sur-Cosson, Thoury	RVL	N.C.	4
	Ouzouer-le-Marché, Orléans	Simplon	50	1
	Chartres, Droué, Mondoubleau, Bessé-sur-Braye	SNCF	N.C.	6
	Orléans, Lamotte-Beuvron, Vierzon	SNCF	N.C.	4
	Saint-Laurent-Nouan, Orléans	RVL	N.C.	1

Nombre de trajets réalisés en période scolaire

Lignes régulières de car



La fréquence des lignes régulières de car en période scolaire

La fréquence est observée pour chaque commune desservie et met ainsi en évidence l'éventail des possibilités offertes aux voyageurs.

Cette carte fait figurer le nombre minimal d'allers-retours quotidiens (ou hebdomadaires) entre une commune donnée et les autres arrêts de la ligne quel que soit le transporteur. Elle a été établie à partir des fiches horaires fournies pour l'année scolaire 1998/1999 par les transporteurs. Un trajet correspond au déplacement d'un car. Ainsi lorsque plusieurs cars partent à la même heure d'un même endroit mais empruntent des itinéraires différents, il a été comptabilisé autant de trajets que de cars.

Ont été considérés comme quotidiens les trajets assurés au moins quatre fois par semaine. Leur nombre varie de 1 à 9.

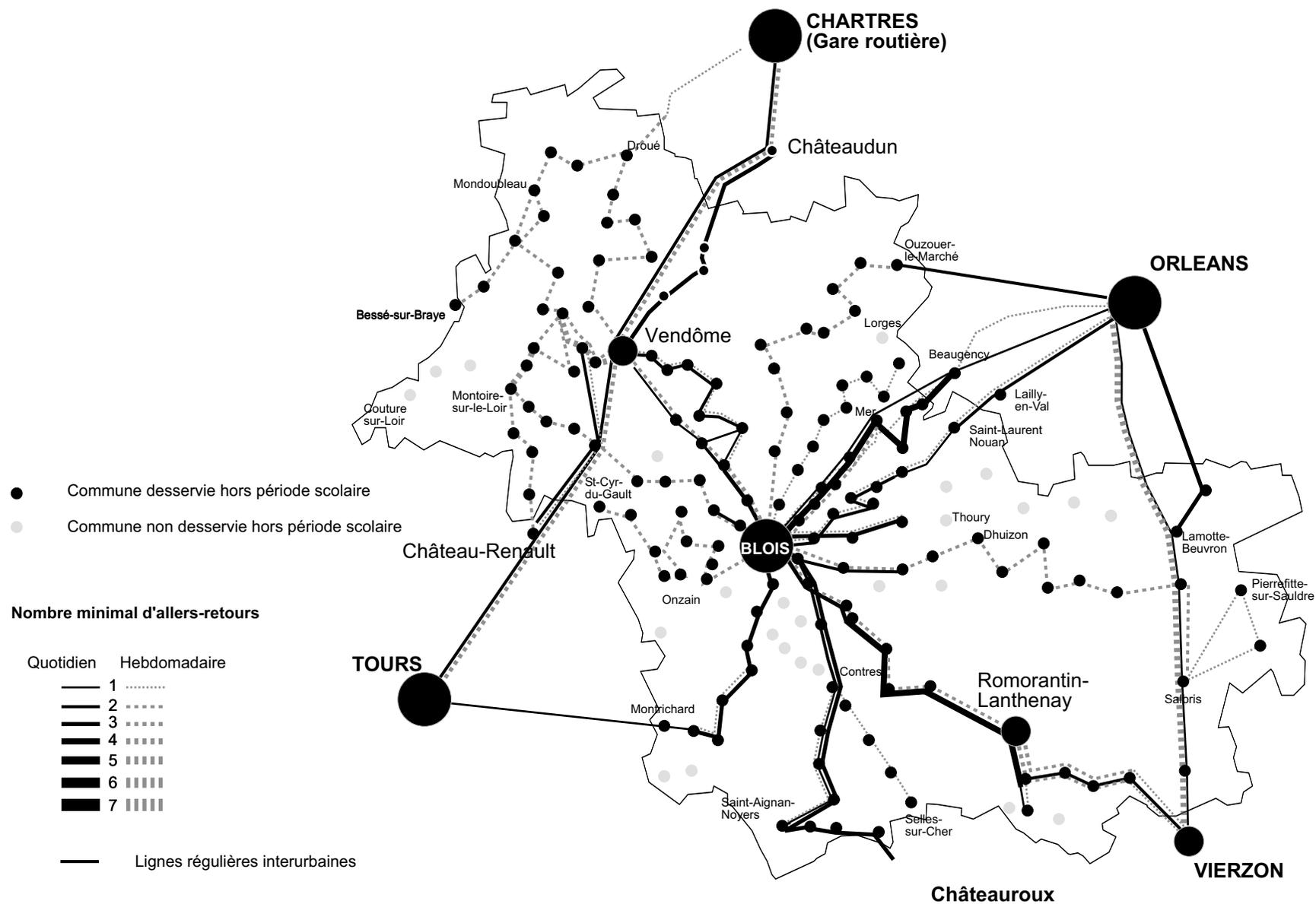
Dans l'ensemble, **les trajets sont beaucoup plus nombreux sur les lignes qui convergent vers Blois, et cela d'autant plus que l'on s'en rapproche**. La fréquence le long de l'épine dorsale et son prolongement vers Vierzon est soutenue, de même que la partie de l'axe ligérien en amont de Blois et la liaison entre Salbris et Orléans.

Les communes situées sur la ligne Châtres/Bessé-sur-Braye ne sont desservies que de façon hebdomadaire : Savigny-sur-Braye, Saint-Agil et Boursay. C'est également le cas sur la ligne Château-Renault/Vendôme pour les communes de Authon, Prunay-Cassereau, et Saint-Arnoult.

De nombreuses lignes quotidiennes sont dotées **d'un complément hebdomadaire** suivant les cas d'une desserte de week-end (samedi le plus souvent), d'un horaire spécifique le mercredi ou d'un renfort le lundi et le vendredi pour assurer l'acheminement des internes.

Nombre de trajets réalisés en période non scolaire

Lignes régulières de car



La fréquence des lignes régulières de car en période non scolaire

Pour la clientèle non scolaire, dont la fréquentation est loin d'être négligeable et sera exposée plus loin, il est important de faire ressortir **le nombre de trajets maintenus hors période scolaire**. En effet, la continuité d'un service régulier revêt un caractère essentiel pour toutes les personnes non motorisées quel que soient leurs motifs de déplacement et tout spécialement pour le travail ou la recherche d'un emploi.

Par rapport à la carte précédente, des différences sensibles apparaissent puisqu'en période non scolaire **25 communes ne sont plus desservies du fait :**

- **de la suppression de certaines lignes** (Limeray/Blois, Couture-sur-Loire/Montoire-sur-le-Loir, Chartres, Blois, Collège Blois-Vienne, « Desserte de Romorantin », Lamotte/Chaumont/Romorantin, Thoury/Saint-Laurent-Nouan)
- **du raccourcissement ou de la simplification d'autres lignes** (voir détail dans le tableau ci-après).

Par ailleurs, **62 communes ne sont plus desservies que de manière hebdomadaire en plus des 7 qui l'étaient déjà en période scolaire.**

La grande majorité des lignes irriguant le territoire au nord de la Loire sont concernées ainsi qu'au sud les liaisons Salbris/Blois et Selles-sur-Cher/Contres, Salbris/Souesmes/Pierrefitte.

Seules restent assurées quotidiennement les lignes structurantes reliant Blois à Vendôme, Romorantin et Vierzon, Saint-Aignan, Montrichard, Mer et Beaugency ainsi que certaines liaisons de la périphérie blésoise.

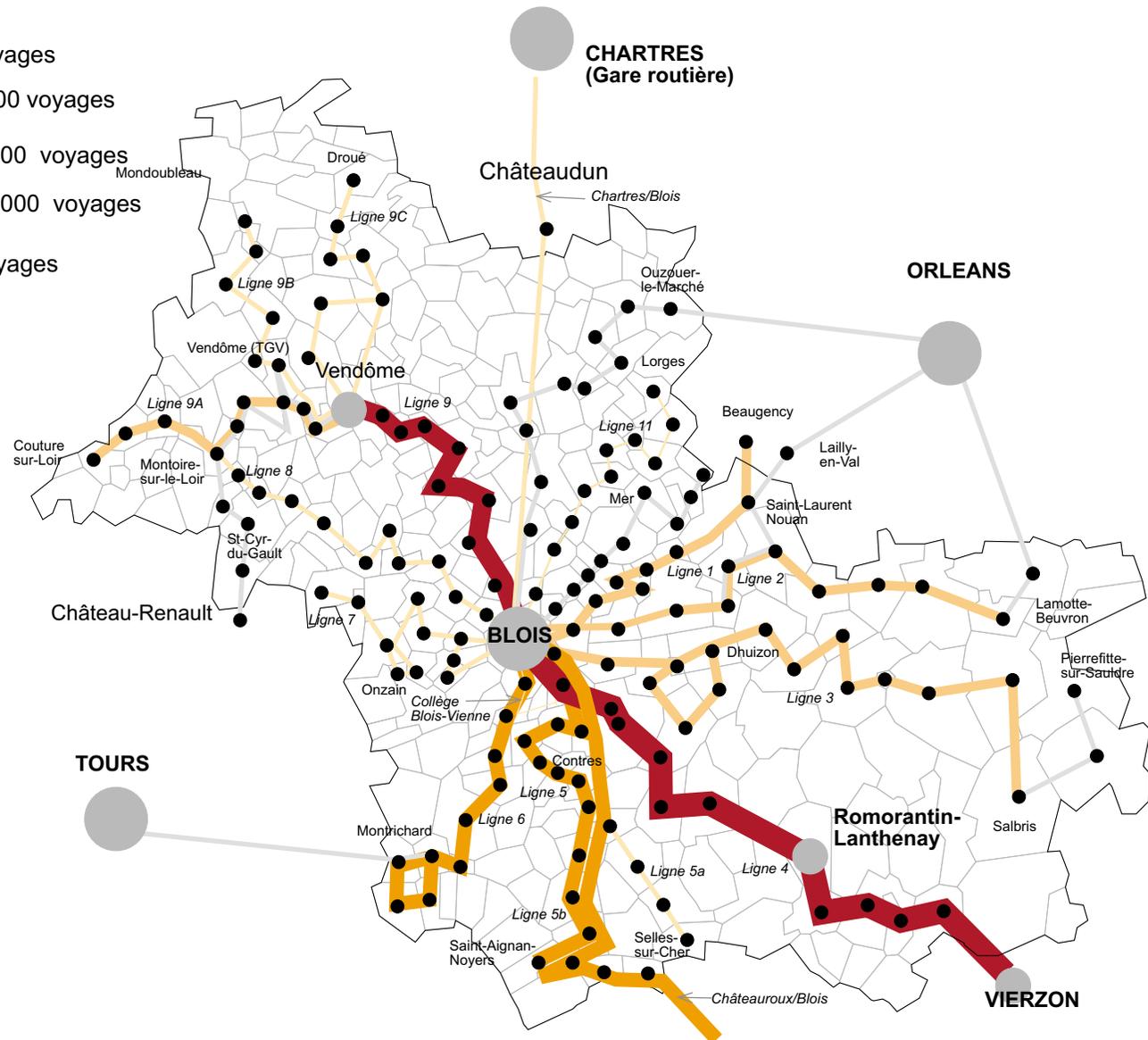
N°		Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher	Fonctionne en période non scolaire	Nombre de communes desservies en période non scolaire	Communes non desservies en période non scolaire
1	Beaugency, Saint-Laurent-Nouan, Montlivault, Blois	8	oui	8	
2	Lamotte-Beuvron, Chambord, Blois	11	oui	4	Thoury, Crouy-sur-Cosson, La Ferté-ST-Cyr, Villeny, Yvoy-le-Marron, Chaumont-sur-Tharonne, Lamotte-Beuvron
3	Salbris, Mont-Près-Chambord, Blois	16	oui	13	Tour-en-Sologne, Bauzy, Fontaines-en-Sologne
4	Vierzon, Romorantin, Blois	14	oui	14	
5	Selles-sur-Cher, Blois (a) Saint-Aignan, Blois (b)	18	oui	13	Chitenay, Ouchamps, Fougères-sur-Bièvre, Feings, Fresnes
6	Montrichard, Pontlevoy, Blois	12	oui	8	Seur, Faverolles-sur-Cher, St-Georges-sur-Cher, Chissay-en-Touraine
7	Saint-Cyr-du-Gault, Herbault, Blois	11	oui	11	
8	Montoire-sur-le-Loir, Saint-Amand-Longpré, Blois	12	oui	11	Pray
9	Vendôme, Blois	12	oui	12	
11	Josnes, Villerbon, Blois	11	oui	10	Lorges
	Lestiu, Mer, Blois	10	oui	10	
	Ouzouer-le-Marché, Oucques, Blois	11	oui	11	
	Chartres, Blois	1	non	0	Blois
	Châteauroux, Blois	12	oui	12	
	Collège Blois-Vienne	5	non	0	Blois, Cellettes, Chailles, Les Montils, Seur
	Orléans, Blois, Tours	7	oui	5	Chouzy-sur-Cisse, Veuves/Monteaux, Blois
9a	Couture-sur-Loir, Montoire-sur-le-Loir, Vendôme	10	non	0	Vendôme, Naveil, Villiers-sur-Loir, Mazangé, Lunay, Les Roches-l'Evêque, Montoire-sur-le-loir, Trôo, Sougé, Couture-sur-Loir
9b	Mondoubleau, Vendôme	9	oui	9	
9c	Droué, La Ville-aux-Clercs, Vendôme	8	oui	8	
	Château-Renault, Vendôme	11	oui	11	
	Chartres, Vendôme, Tours	1	oui	1	
	Vendôme (TGV), Château-Renault	2	oui	2	
	Châteaudun, Vendôme	4	oui	4	
	Desserte de Romorantin	8	non	0	La Chapelle-Montmartin, Châtres-sur-Cher, Langon, Mennetou-sur-Cher, Romorantin-Lanthenay, Saint-Julien-sur-Cher, Villefranche-sur-Cher, Saint-Loup-sur-Cher
	Saint-Aignan, Romorantin-Lanthenay	2	non	0	Romorantin, Saint-Aignan/Noyers
	Romorantin-Lanthenay, Vierzon	5	oui	5	
	Nouan-le-Fuzelier, Lamotte-Beuvron, Romorantin-Lanthenay	3	non	0	Nouan-le-Fuzelier, Lamotte-Beuvron, Romorantin-Lanthenay
	Lamotte-Beuvron, Chaumont-sur-Tharonne, Romorantin-Lanthenay	3	non	0	Lamotte-Beuvron, Chaumont-sur-Tharonne, Romorantin-Lanthenay
	Salbris, Souesmes, Pierrefitte-sur-Sauldre	3	oui	3	
	Tours, Amboise, Chenonceau, Montrichard	2	oui	2	
	Orléans, Lamotte-Beuvron	2	oui	2	
	Saint-Laurent-Nouan, La Ferté-Saint-Cyr, Crouy-sur-Cosson, Thoury	4	non	0	Saint-Laurent-Nouan, La Ferté-Saint-Cyr, Crouy-sur-Cosson, Thoury
	Ouzouer-le-Marché, Orléans	1	oui	1	
	Chartres, Droué, Mondoubleau, Bessé-sur-Braye	6	oui	6	
	Orléans, Lamotte-beuvron, Vierzon	4	oui	4	
	Saint-Laurent-Nouan, Orléans	1	oui	1	

Fréquentation des lignes régulières de car (clientèle commerciale hors CFA)

Nombre de voyages réalisés en 1998

- Moins de 1 000 voyages
- Entre 1 000 et 5 000 voyages
- Entre 5 000 et 10 000 voyages
- Entre 10 000 et 20 000 voyages
- Plus de 20 000 voyages
- Non communiqué

● Arrêt
Nom de la ligne



2.2.1.2. La fréquentation des lignes régulières de car par la clientèle commerciale

Les seules données de fréquentation disponibles auprès de la plupart des transporteurs concernent la clientèle commerciale. Celle-ci comprend tous les usagers non scolaires. La fréquentation est comptabilisée en nombre de voyages annuels total sur une ligne donnée dans les deux sens. Il est impossible de distinguer les flux arrêt par arrêt.

Cette carte fait ressortir **le caractère structurant de l'axe Vendôme/Blois/Romorantin/Vierzon** déjà mis en évidence dans l'analyse du cadencement. Les lignes 9 et 4 totalisent chacune plus de 23 000 voyages par an, soit environ 500 allers-retours par semaine.

Les lignes 6 (Montrichard), Châteauroux/Blois et 5b (Saint-Aignan) connaissent également une fréquentation relativement importante avec respectivement 11 000, 13 570 et 15 000 voyages par an (entre 250 et 340 par semaine).

4 autres lignes comptent entre 5 000 et 10 000 voyages par an dont celle reliant Couture-sur-Loir à Vendôme via Montoire.

N	Ligne	Nombre de voyages commerciaux			
		1996	1997	1998	Evolution 96/98
1	Saint Laurent	7 860	6 811	6 202	- 1 658
2	Lamotte-Beuvron	6 015	5 933	5 060	- 955
3	Salbris	10 304	8 971	8 813	- 1 491
4	Vierzon/Romo	25 020	25 358	23 331	- 1 689
5a	Selles/Cher	4 819	4 013	2 907	- 1 912
5b	St Aignan	11 828	13 296	11 962	134
6	Montrichard	15 433	16 985	15 895	462
7	St Cyr-du-Gault	2 167	1 827	1 792	- 375
8	Montoire	4 881	4 816	4 820	- 61
9	Vendôme	23 908	25 893	24 393	485
9a	Couture/Montoire/Vendôme	9 891	8 802	6 951	- 2 940
9b	Mondoubleau/Vendôme	1 716	1 527	1 293	- 423
9c	Droué	1 408	1 530	1 040	- 368
11	Josnes	1 044	1 088	722	- 322
	Chartres, Blois	N.C.	N.C.	1 472	N.C.
	Châteauroux, Blois	N.C.	N.C.	13 570	N.C.

N.C. : non communiquée

Sur les lignes où la fréquentation est disponible entre 1996 et 1998, celle-ci apparaît globalement en baisse. Seules exceptions, les lignes 9, 6 et 5b. On observe une diminution très importante de la clientèle commerciale sur les lignes 5a, 11, 9a, 9b, 9c (perte comprise entre 25 % et 50 % au cours des trois dernières années).

Les lignes de marché en Loir-et-Cher

Fréquence des marchés

● Plusieurs fois par semaine

◐ Une fois par semaine

○ Moins d'une fois par semaine

◉ Marché desservi par une ligne d'autocar

● Arrêt

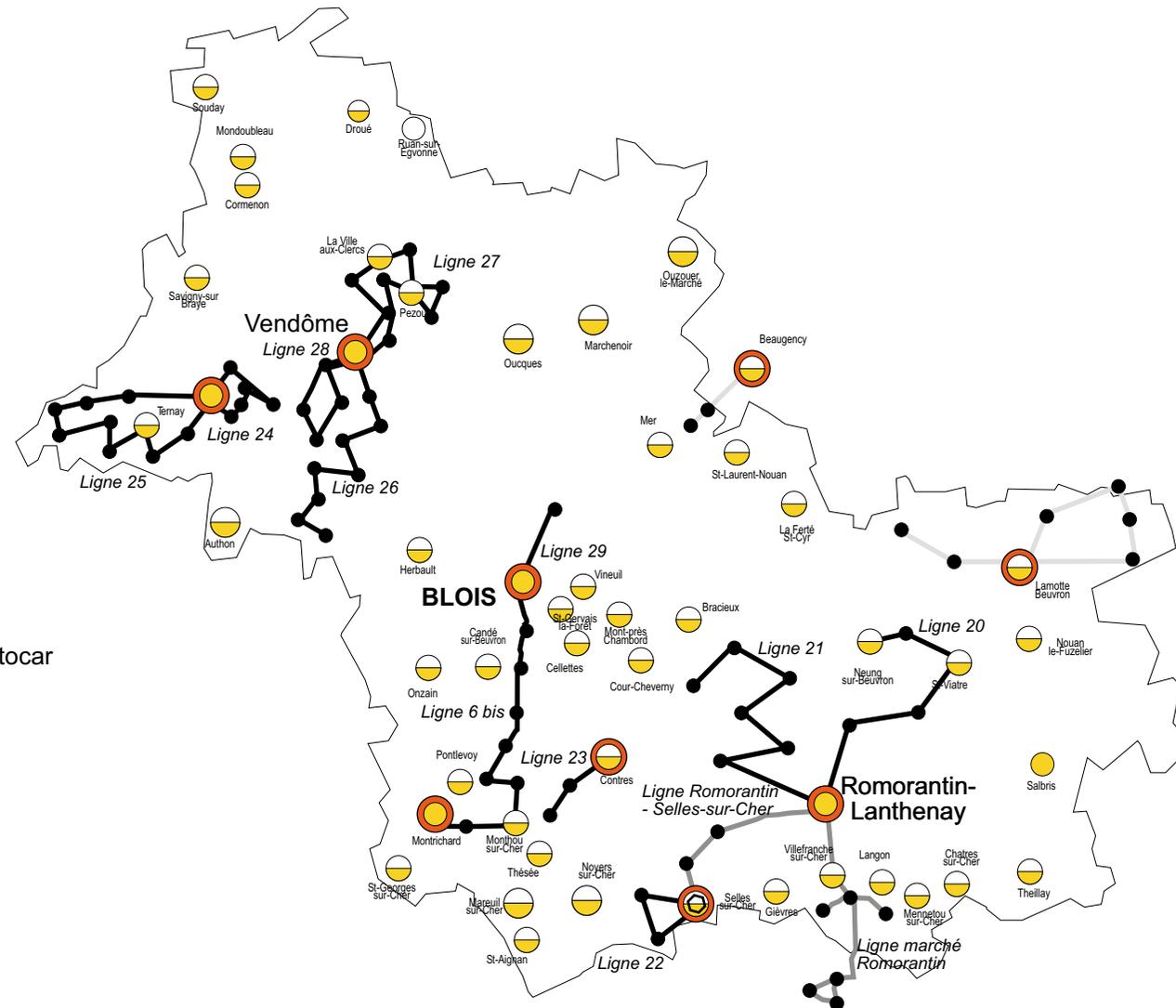
Nom de la ligne

— Les Rapides du Val de Loire

— TLC

— Compagnie du Blanc - Argent

⬡ Voyages Borel SARL



D'après sources : RVL, TLC, CBA

2.2.2. Les lignes de marché

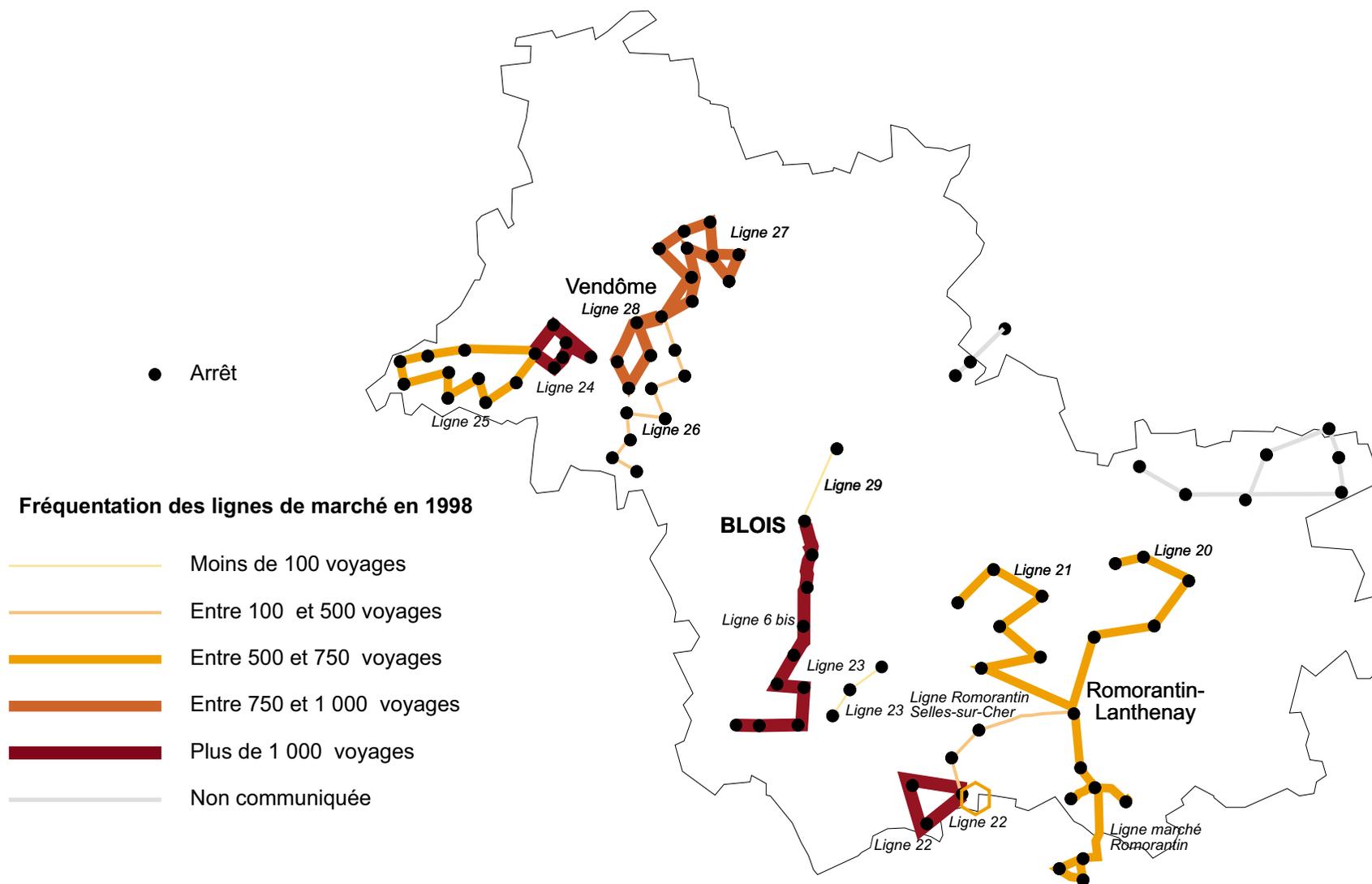
2.2.2.1. Analyse de l'offre

Le réseau local permet d'assurer la desserte hebdomadaire des marchés de Vendôme, Montoire-sur-le-Loir, Blois (desserte mensuelle), Contres, Montrichard, Lamotte-Beuvron, Romorantin-Lanthenay, Selles-sur-Cher et Beaugency dans le Loiret. **Il est constitué de 15 lignes de marché confiées à 4 transporteurs.** Complétant ce dispositif, la ligne Avaray- Beaugency dessert le marché de Beaugency dans le Loiret. Dans la plupart des cas, ces lignes comportent des arrêts dans de nombreux hameaux isolés.

N°		Transporteur	Longueur de la ligne (km)	Nombre de communes desservies en Loir-et-Cher	Nombre d'aller/retour par semaine	Jour de marché	Temps de parcours minimal de la ligne
20	Marché de Romorantin (Neung-sur-Beuvron, Romorantin)	TLC	45	6	1	Mercredi	55 min.
21	Marché de Romorantin (Fontaines, Vernou, Romorantin)	TLC	43	7	1	Mercredi	50 min.
22	Marché de Selles-sur-Cher (Meusnes, Châtillon, Selles-sur-Cher)	TLC	35	3	1	Jeudi	1H20
23	Marché de Contres (Choussy, Oisly, Contres)	TLC	17	3	1	Vendredi	20 min.
24	Marché de Montoire (Houssay, Lavardin, Montoire)	TLC	68	6	1	Mercredi	30 min.
25	Marché de Montoire (Artins, Montrouveau, Montoire)	TLC	68	10	1	Mercredi	1H10
26	Marché de Vendôme (St-Cyr-du-Gault, St-Amand, Vendôme)	TLC	53	9	1	Vendredi	45 min.
27	Marché de Vendôme (Rahart, Busloup, Vendôme)	TLC	53	10	1	Vendredi	1H10
28	Marché de Vendôme (Villiersfaux, Villerable, Vendôme)	TLC	35	6	1	Vendredi	1H
29	Marché de Blois (Villerbon, Blois)	TLC	16	2	1/4	Le 1 ^{er} jeudi du mois	40 min.
6 bis	Marché de Montrichard (Blois, Montrichard)	TLC	46	10	1	Lundi	1h35
	Marché de Lamotte-Beuvron	RVL	N.C.	7	1 (+1 les semaines impaires)	Vendredi	40 min.
	Marché de Selles-sur-Cher (comprend 2 lignes qui dessert Selles)	SARL Borel	N.C.	1	1	Jeudi	1H15
	Marché de Selles-sur-Cher (Romorantin, Selles-sur-Cher)	Cie BA	N.C.	4	1	Jeudi	50 min.
	Marché de Romorantin (Romorantin, Villefranche)	Cie BA	N.C.	8	1	Mercredi	1H10

N.C. : non communiquée

Fréquentation des lignes de marché en Loir-et-Cher



2.2.2.2. La fréquentation des lignes de marché

Les lignes de marché correspondent à la satisfaction de besoins spécifiques et s'adressent en particulier à une clientèle de personnes âgées. Elles revêtent à ce titre une utilité sociale indéniable. Elles permettent en outre le plus souvent une desserte de hameaux isolés et représentent dans de nombreux cas le seul mode de transports collectifs disponible (ligne 25 en direction de Montoire par exemple).

N°	Nom des lignes de marché	Fréquentation (en nombre de voyages)			
		1996	1997	1998	Evolution 96/98
20	Marché de Romorantin (Neung-sur-Beuvron, Romorantin)	665	710	745	80
21	Marché de Romorantin (Fontaines, Vernou, Romorantin)	710	565	564	- 146
22	Marché de Selles-sur-Cher (Meusnes, Châtillon, Selles-sur-Cher)	1 604	1743	1 365	- 239
23	Marché de Contres (Choussy, Oisly, Contres)	68	95	51	- 17
24	Marché de Montoire (Houssay, Lavardin, Montoire)	2 257	1 948	1 799	- 458
25	Marché de Montoire (Artins, Montrouveau, Montoire)	593	527	505	- 88
26	Marché de Vendôme (St-Cyr-du-Gault, St-Amand, Vendôme)	676	524	436	- 240
27	Marché de Vendôme (Rahart, Busloup, Vendôme)	1 271	1 084	794	- 477
28	Marché de Vendôme (Villiersfaux, Villerable, Vendôme)	1 077	873	860	- 217
29	Marché de Blois (Villerbon, Blois)	84	93	71	-13
6 bis	Marché de Montrichard (Blois, Montrichard)	1 431	1 301	1 109	- 322
	Marché de Lamotte-Beuvron	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
	Marché de Selles-sur-Cher	N.C.	N.C.	390	N.C.
	Marché de Romorantin (Romorantin, Selles-sur-Cher)	N.C.	N.C.	260	N.C.
	Marché de Romorantin (Romorantin, Villefranche)	N.C.	N.C.	733	N.C.

N.C. : fréquentation non communiquée

Pour les lignes de marché dont la fréquentation est connue, celle-ci apparaît assez hétérogène. **Cinq lignes totalisent plus de 1 000 voyages par an** : Selles-sur-Cher ouest, Montrichard/Blois (mensuelle), deux sur Vendôme (27 et 28) et une vers Montoire (24).

A l'opposé, deux lignes (marché de Contres – 23, et Villerbon/Blois – 29) comptent moins de 100 voyages par an soit moins de 12 voyages par jour de marché au maximum (sur la base de 50 semaines). Les lignes 22, 26 et Selles/Romorantin enregistrent moins de 500 voyages, ce qui correspond à une moyenne inférieure à 25 voyages par jour de marché

Les 10 premiers sites touristiques du Loir-et-Cher et les lignes de desserte en car existantes

Nombre minimal d'allers-retours

Quotidien Hebdomadaire

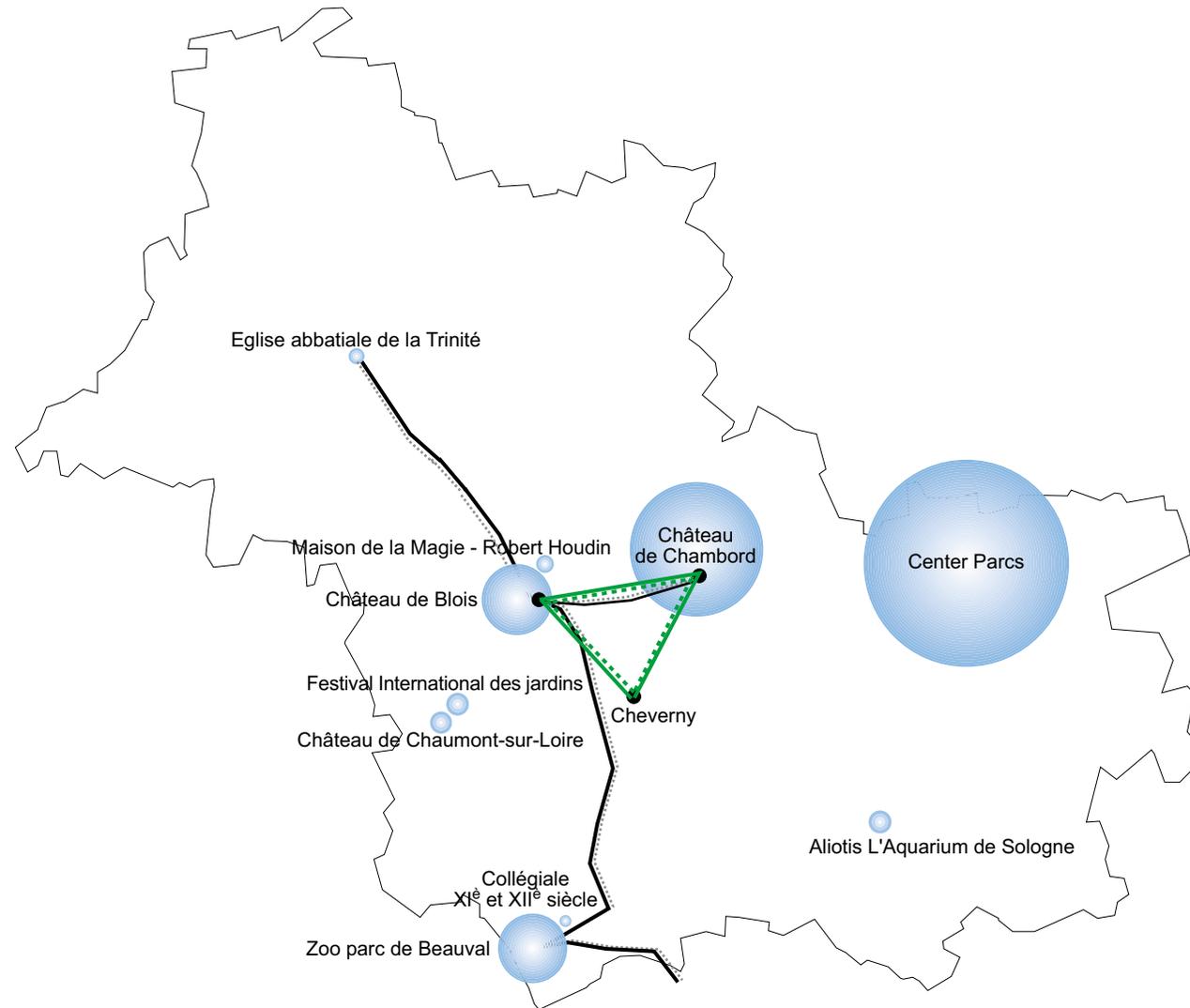
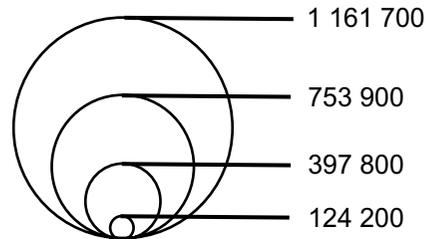
— 1
 — 2

— Circuit châteaux

— Dessertes existantes

● Arrêt

Nombre de visiteurs en 1998



2.2.3. Les 10 premiers sites touristiques du Loir-et-Cher et les lignes de desserte en car existantes

Cette carte fait figurer les dix sites les plus fréquentés en Loir-et-Cher pour l'année 1998. **Une seule ligne spécifiquement touristique** permet aux visiteurs de rallier les châteaux de Chambord et Cheverny à partir de la gare SCNF de Blois. Fonctionnant du 15 mai au 31 août, sa fréquentation s'élève à 1 928 voyages en 1998 et s'est accrue au cours des trois dernières années.

L'autre ligne touristique reliant Blois, Chaumont-sur-Loire et Chenonceau a été abandonnée cette année en raison d'une fréquentation faible (313 voyages en 1998) et en baisse constante.

Trois lignes régulières circulant toute l'année offrent également la possibilité aux touristes d'aller à Vendôme, Saint-Aignan ou Chambord à partir de Blois.

On peut souligner par ailleurs que Center Parcs qui accueille un peu plus d'un million de visiteurs à l'année n'est pas desservie depuis Lamotte-beuvron ou Blois en période non scolaire.

- 2.3 -

**L'OFFRE TOTALE ET
LA QUALITE DE DESSERTE**

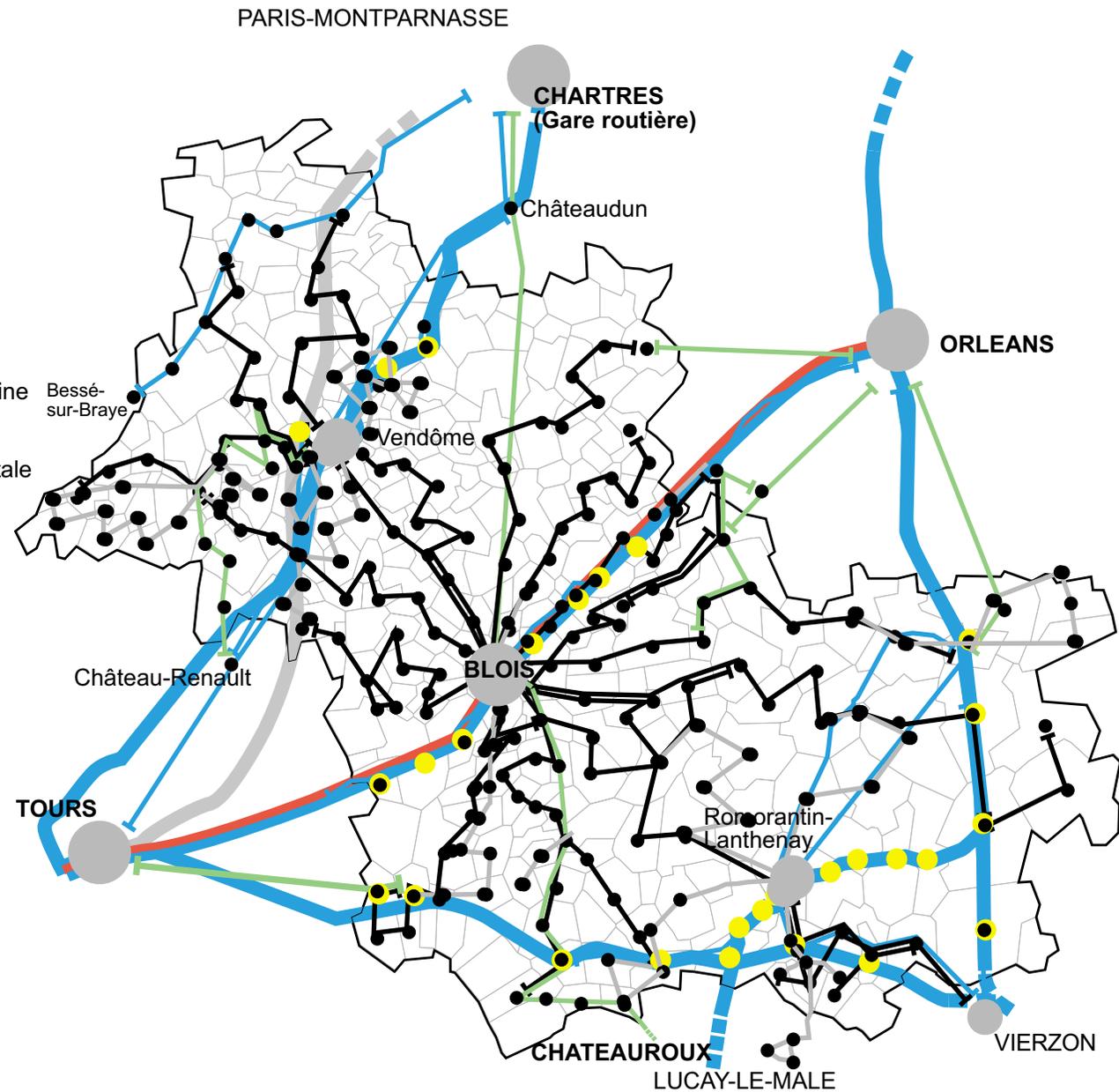
Réseau de transports collectifs en Loir-et-Cher

Réseau ferroviaire

- Relation TER Interloire
- Relations TER Centre
- Ligne à grande vitesse (TGV Atlantique)
- Gare ferroviaire

Réseau routier

- Ligne régulière interurbaine
- Liaison TER Centre
- Liaison interdépartementale ou d'intérêt régional
- Ligne de marché
- Arrêt
- | Terminus



Le réseau de transports collectifs en Loir-et-Cher

Globalement, le réseau de transport collectif est assez dense mais fait ressortir quelques zones d'ombre, notamment dans le nord du département.

L'ensemble des lignes apparaît comme complémentaire et offre à une grande partie de la population des possibilités de déplacements. Néanmoins, chaque commune ne bénéficie pas de la même qualité de desserte en terme de cadencement, de nombre et de proximité des arrêts, de temps d'accès aux pôles principaux, de fréquence des trajets sur la semaine.

Les cartes suivantes s'attachent à apporter un éclairage sur ce point à partir des données disponibles.

Qualité de la desserte des communes par le réseau de transports collectifs

Il a paru important de tenter d'appréhender **la qualité de la desserte**. Pour cela ont été regroupés **deux indicateurs** :

- celui du haut (hémicycle rouge) représente **le nombre de bus ou de trains qui s'arrêtent au moins une fois dans la commune** sans tenir compte du nombre de points d'arrêts à l'intérieur de celle-ci, quelle que soit la ligne. La comptabilisation est effectuée sur une semaine.

- celui du bas (hémicycle jaune) représente **le nombre de fois où un transport s'arrête dans la commune en une semaine**. Par exemple un car s'arrêtant deux fois par jour pendant cinq jours en trois points différents de la commune donne lieu à 30 arrêts (2 x 5 x 3).

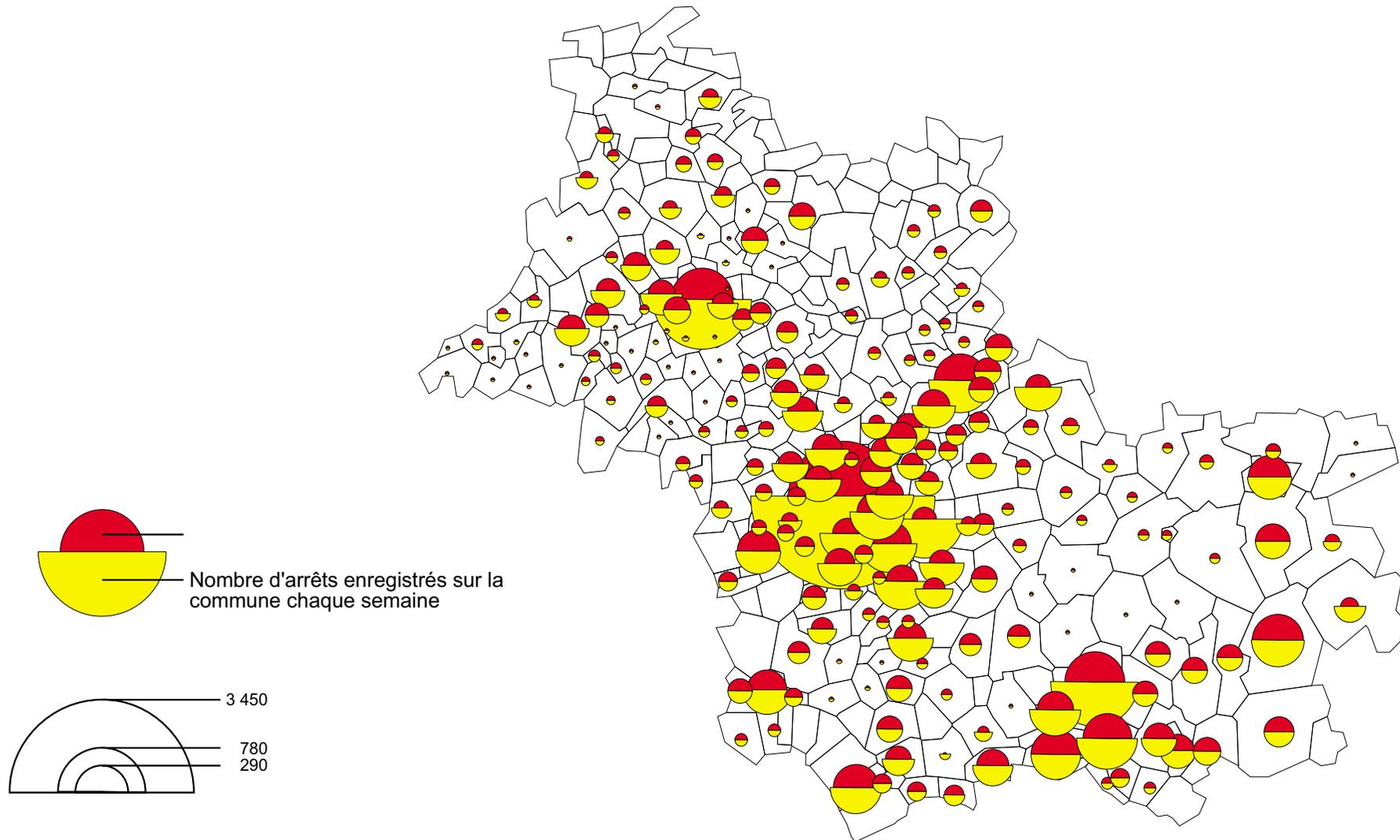
On visualise ainsi à la fois **une intensité de cadencement et une qualité de proximité de la desserte pour chaque commune**.

En période scolaire, les axes principaux bénéficient d'une desserte de très bonne qualité : vallée de la Loire, Vallée du Cher, RN 20 et axe Salbris-Romorantin, Vendôme et ses environs. **Partout ailleurs, la qualité est médiocre, voire faible**.

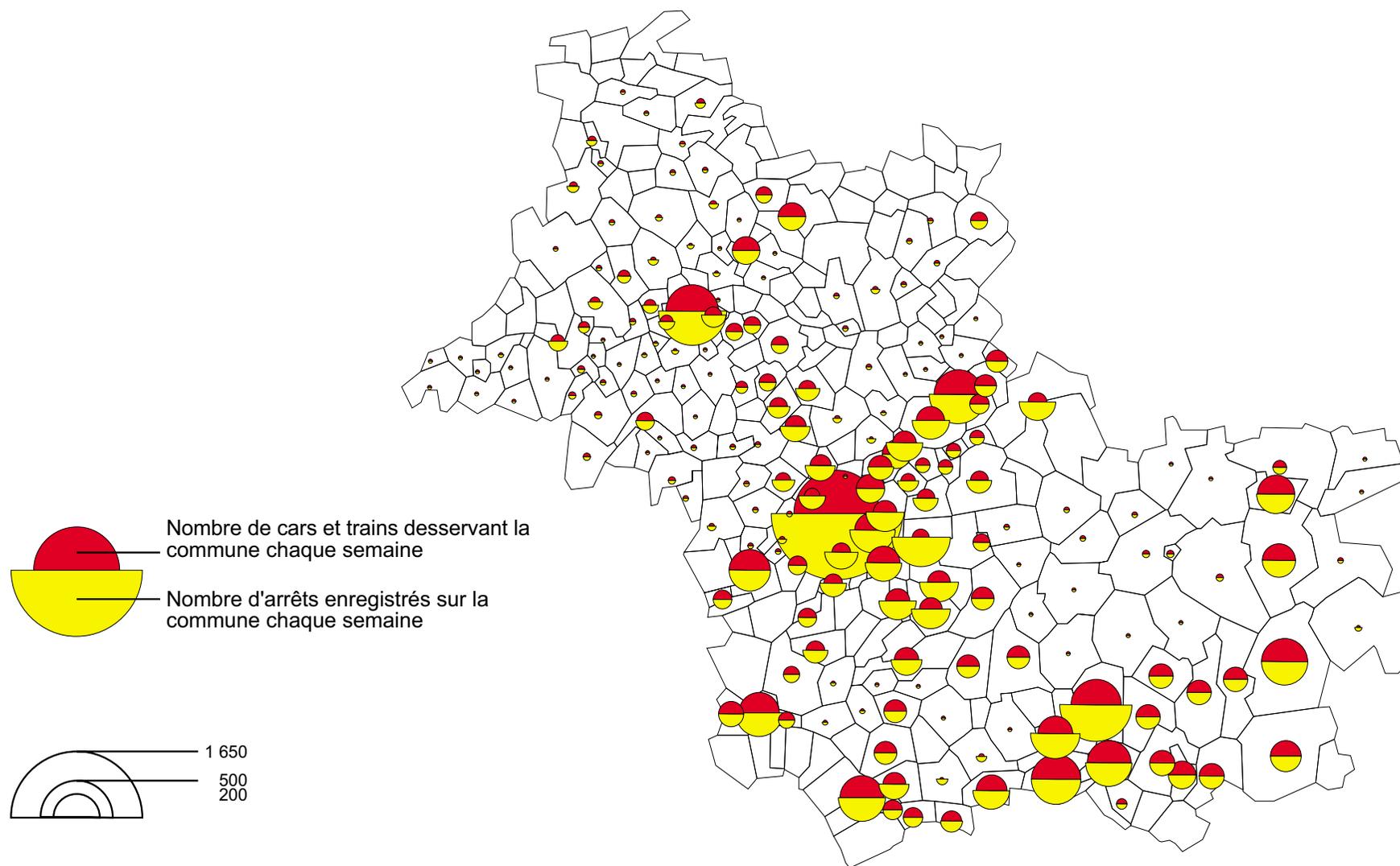
Hors période scolaire, la qualité s'amenuise très nettement hormis sur les grands axes. Les déplacements apparaissent alors problématiques sur la plus grande partie du territoire, même si un « service minimum » reste assuré dans une majorité des cas.

NB : La desserte ferroviaire de la gare de Saint-Aignan-Noyers est comptabilisée uniquement à Saint-Aignan.

Qualité de la desserte des communes du Loir-et-Cher par le réseau de transports collectifs (période scolaire)



Qualité de la desserte des communes du Loir-et-Cher par le réseau de transports collectifs (hors période scolaire)

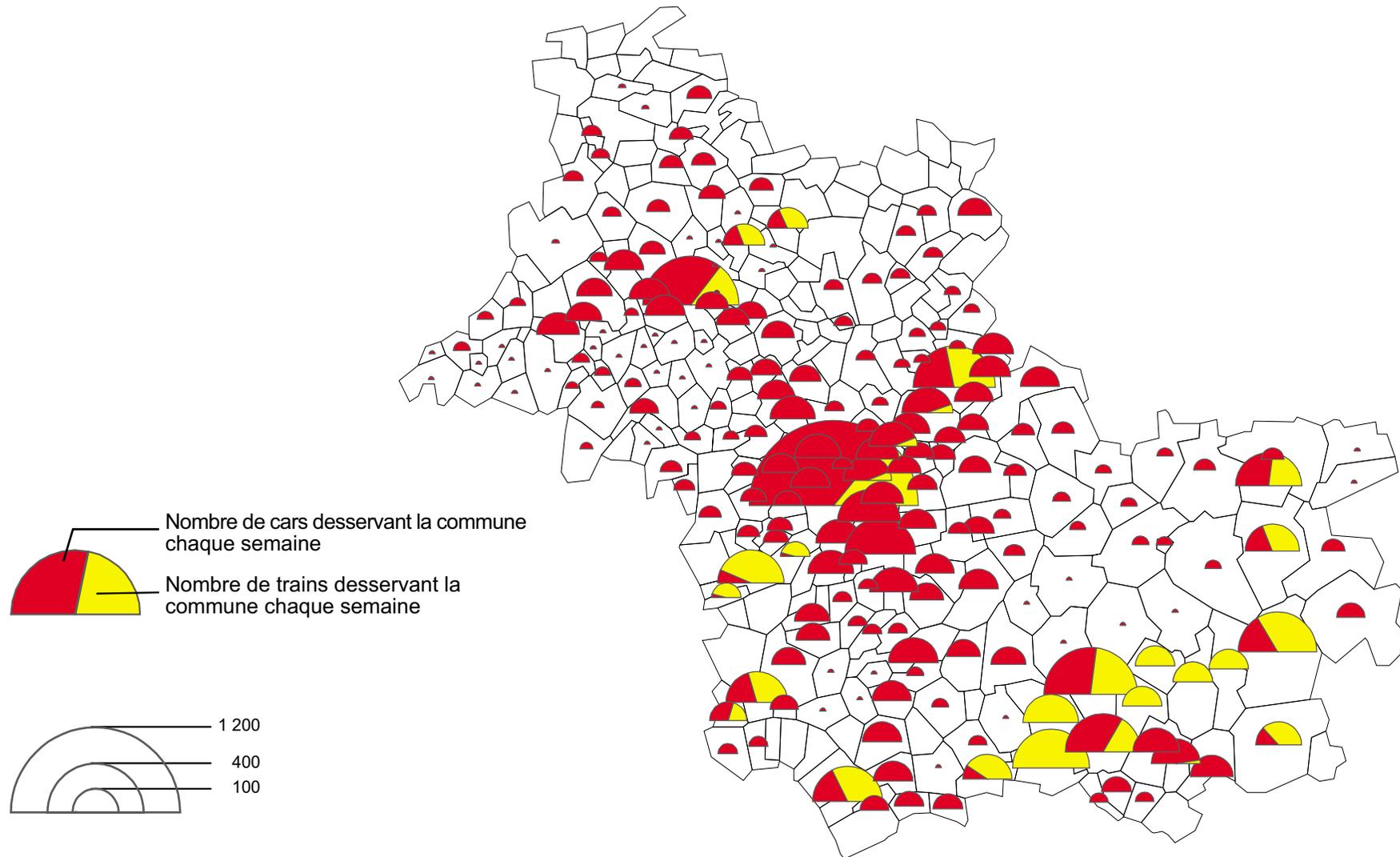


Répartition de la desserte hebdomadaire entre cars et trains

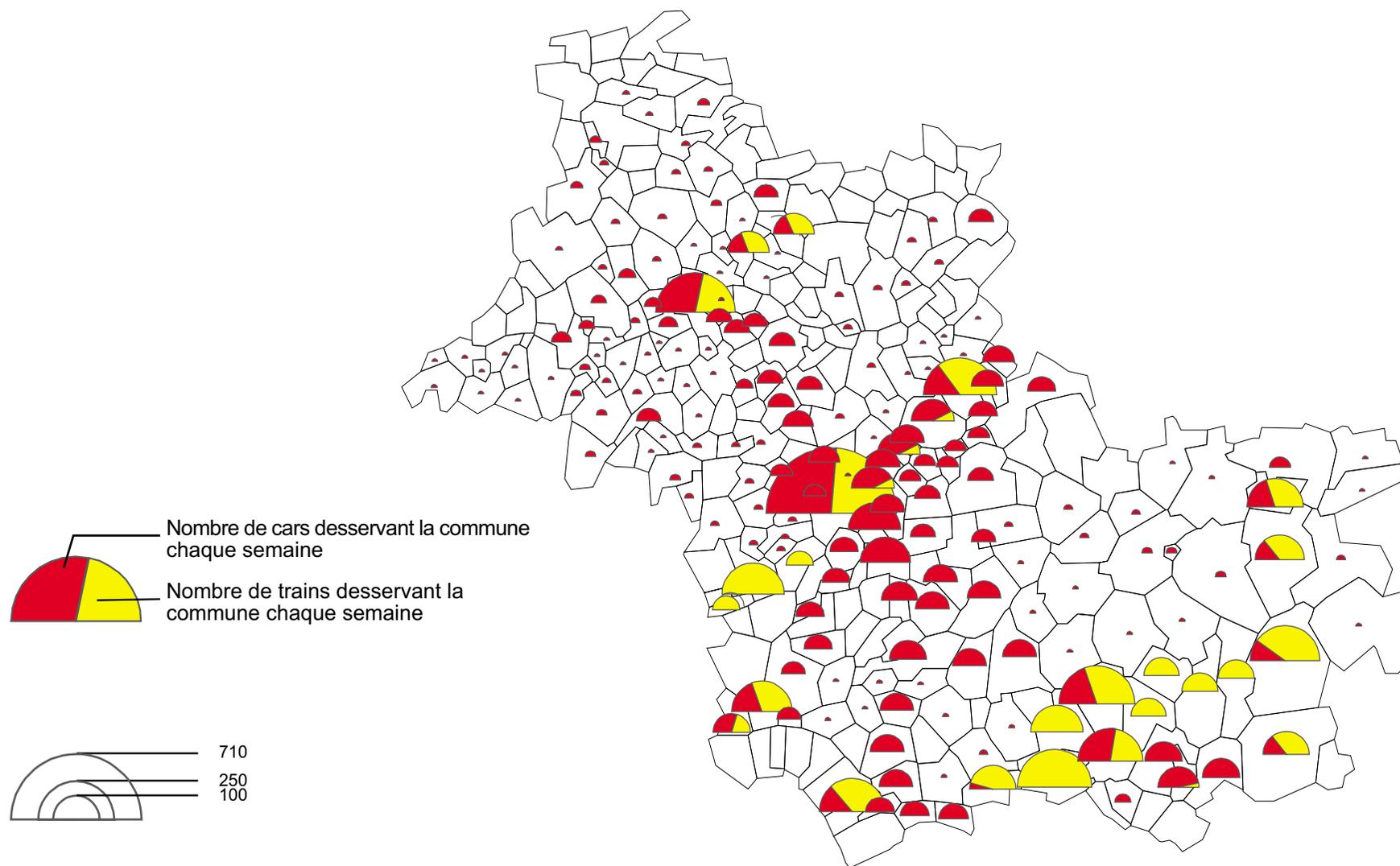
Pour affiner encore la qualité de la desserte hebdomadaire totale, nous avons fait ressortir la part respective du train et du car dans le nombre de fois où la commune bénéficie d'un service de transport collectif.

Si le car occupe une place prépondérante en période scolaire, le train assure un service beaucoup plus régulier tout au long de l'année.

Répartition de la desserte hebdomadaire entre cars et trains (période scolaire)



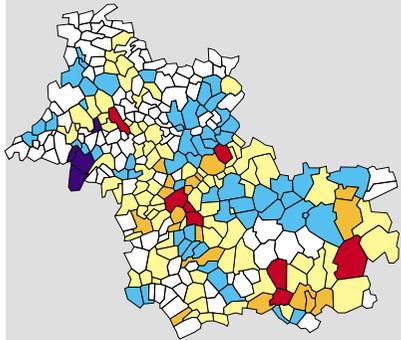
Répartition de la desserte hebdomadaire entre cars et trains (hors période scolaire)



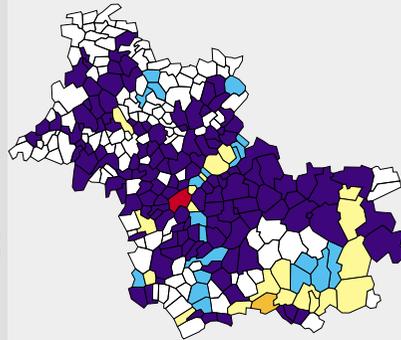
Qualité de la desserte selon les tranches horaires

Comparaison mardi et mercredi

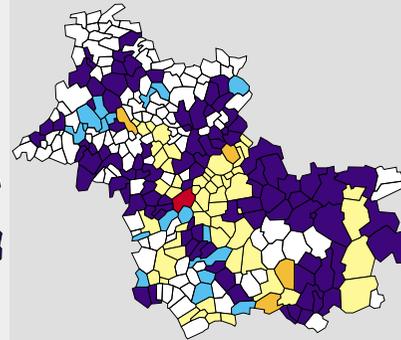
MARDI



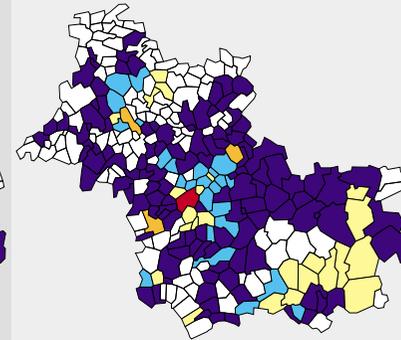
6h - 9h



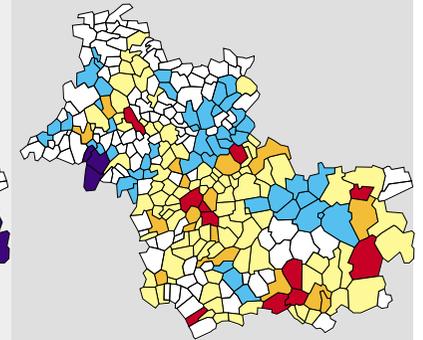
9h - 12h



12h - 14h

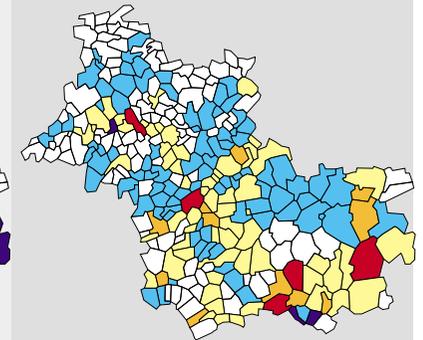
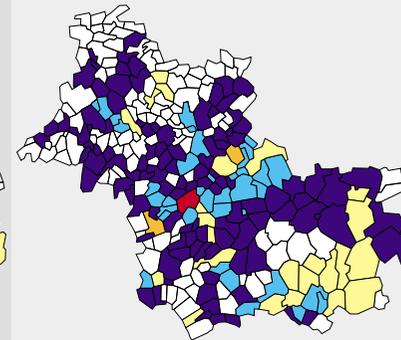
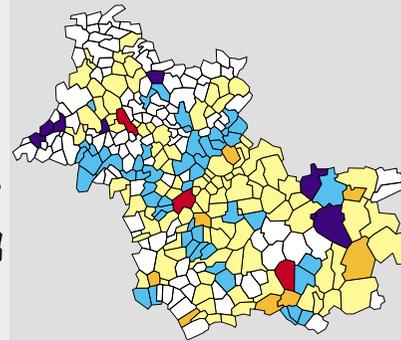
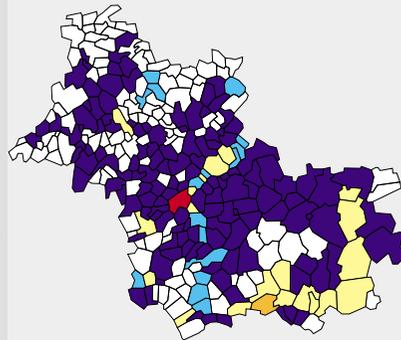
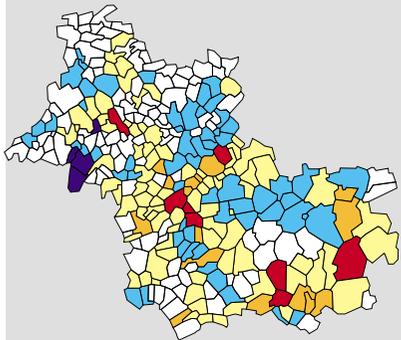


14h - 17h



17h - 20h

MERCREDI



Nombre de fois où la commune est desservie pendant le créneau horaire

0

1

De 2 à 5 fois

De 5 à 10 fois

Plus de 10 fois

Commune non desservie par le réseau

Qualité de la desserte selon les tranches horaires – Comparaison mardi et mercredi

Partant du constat que les scolaires constituent la partie essentielle des usagers des lignes régulières de transport, nous avons analysé la qualité de la desserte sous l'angle des tranches horaires. L'augmentation de la fréquentation par d'autres publics (notamment des salariés) passe en effet par des liaisons correspondant aux horaires pratiqués par les entreprises ou les administrations.

Le mardi apparaît comme un jour représentatif d'une circulation normale ; la comparaison avec le mercredi s'est imposée dans la mesure où les horaires sont calqués sur la sortie des cours en fin de matinée.

Le mardi, les créneaux 6h – 9h et 17h-20h apparaissent quasiment symétriques. Ce n'est pas le cas pour le mercredi où la desserte du soir est moins étoffée dans un certain nombre de secteurs : l'ouest et le sud Blaisois, une partie de la Sologne, le sud du canton de Mennetou, l'extrémité de la ligne de Montrichard et le nord-est de Vendôme.

A l'heure du déjeuner des déplacements sont possibles le mardi essentiellement le long de l'axe ligérien, de l'épine dorsale et de la RN20. Le mercredi la situation est très différente pour les raisons évoquées ci-dessus. A l'exception de sept d'entre elles, la totalité des communes situées sur une ligne régulière bénéficie d'une desserte.

Au cours de la matinée, comme de l'après-midi, très peu de cars circulent. Les communes localisées sur un axe ferroviaire se démarquent alors par une desserte de meilleure qualité.

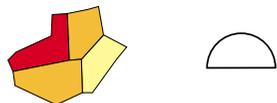
Temps minimal d'accès à Blois par le réseau de transports collectifs

comparé au temps de parcours en voiture particulière

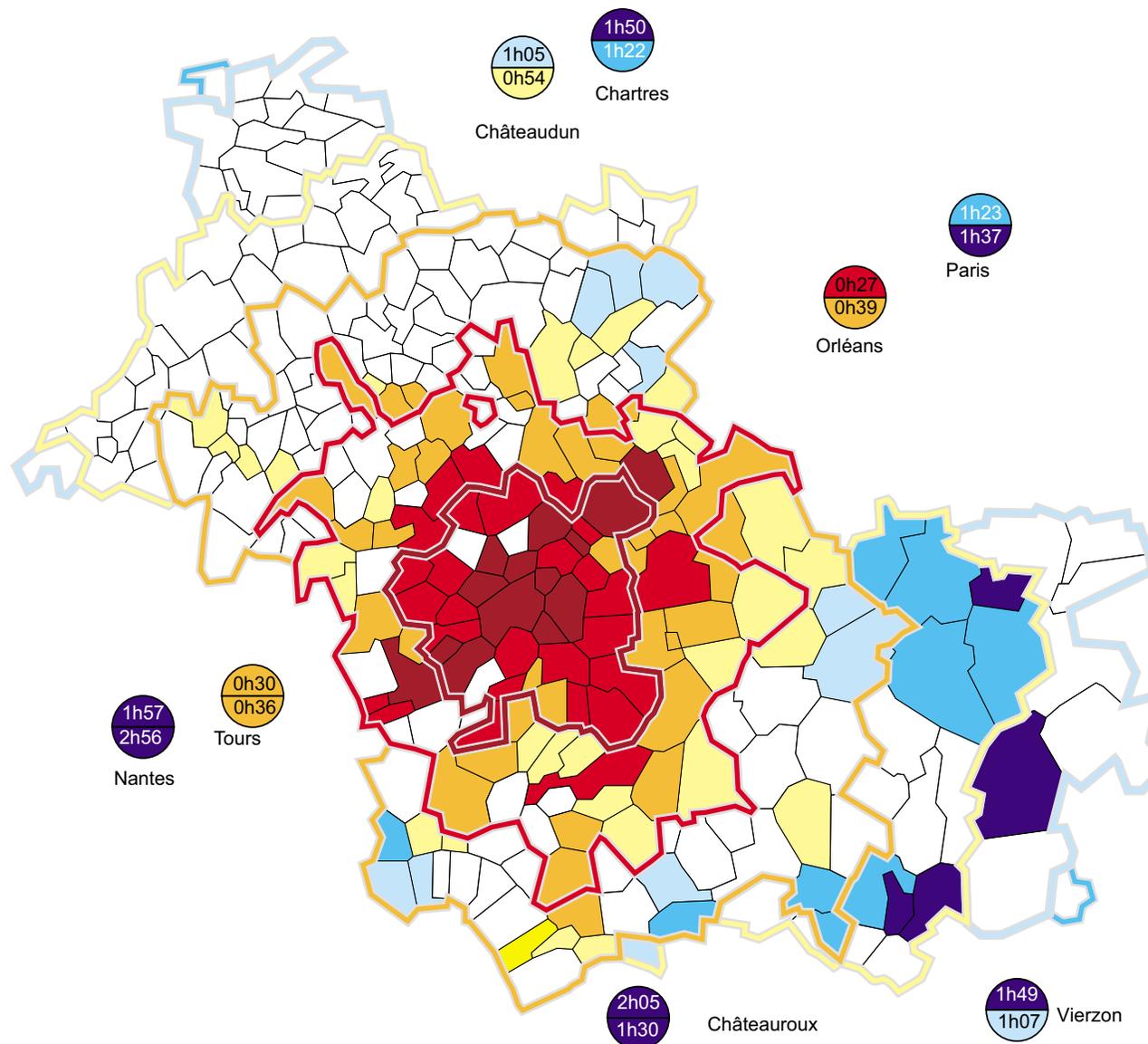
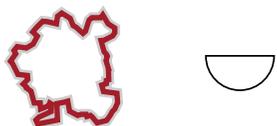
Temps d'accès à Blois

- Inférieur à 15 min
- De 15 à 30 min
- De 30 à 45 min
- De 45 à 60 min
- De 1h à 1h15
- De 1h15 à 1h30
- Supérieur à 1h30

par le réseau de transports collectifs



en voiture particulière



Temps minimal d'accès à Blois par le réseau de transports collectifs

comparé au temps de parcours en voiture particulière

La durée des trajets intervient également dans la qualité de la desserte. Il est certain que plus le temps s'allonge, plus l'intérêt du voyageur potentiel diminue.

Bien que certaines correspondances soient possibles (cf. *Les interconnexions effectives sur le réseau quotidien de transport collectif*), comme de Montoire ou de Mondoubleau à Blois, seules les liaisons directes, hormis le TGV, sont ici représentées. Par ailleurs, les lignes de marché, fonctionnant avec de nombreux arrêts à la demande et des temps de parcours plus longs que les lignes régulières, ne sont pas prises en compte. **Le temps minimal d'accès a été retenu, pris de centre ville à centre ville, pour autoriser des comparaisons avec la durée des trajets en voiture personnelle.**

Seules les liaisons avec les trois chefs-lieux d'arrondissement ont été ici analysées. Elles revêtent un caractère particulier car elles correspondent à des besoins qui ne peuvent être satisfaits ailleurs (administratifs, culturels, enseignement supérieur...).

Autour de Blois, l'axe ligérien est privilégié puisque le temps d'accès est le plus souvent inférieur à 15 minutes. Il ne faut par exemple que 10 minutes pour gagner Blois depuis Mer ou Onzain par le TER, ce qui présente un gain de temps non négligeable par rapport à celui nécessaire en voiture particulière. On trouve ensuite **une première couronne où les trajets sont compris entre 15 et 30 minutes** qui englobe Contres, puis une deuxième assez vaste (incluant Vendôme) où ils sont encore inférieurs à 45 minutes.

Globalement, les durées de parcours en voiture particulière sont bien moindres. Il est en effet possible de rejoindre en moins d'une heure de Blois la plupart des communes du département (268). Les écarts de performance rencontrés peuvent être importants voir dissuasifs dans l'est de la Beauce et en Vallée du Cher. Il faut compter par exemple 40 minutes de plus par le réseau de transports collectifs pour relier Chissay-en-Touraine, 35 minutes pour Selles-sur-Cher et une demi-heure pour Ouzouer-le-Marché.

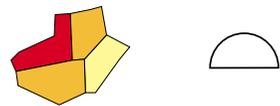
Par ailleurs, depuis la Sologne, les temps sont supérieurs à 1 heure et dépassent 1 h 30 pour des villes importantes comme Salbris et Lamotte-Beuvron, contre environ une heure en voiture particulière. Il est certain que ces temps n'incitent pas la population concernée à emprunter le réseau de transports collectifs.

Temps minimal d'accès à Vendôme par le réseau de transports collectifs comparé au temps de parcours en voiture particulière

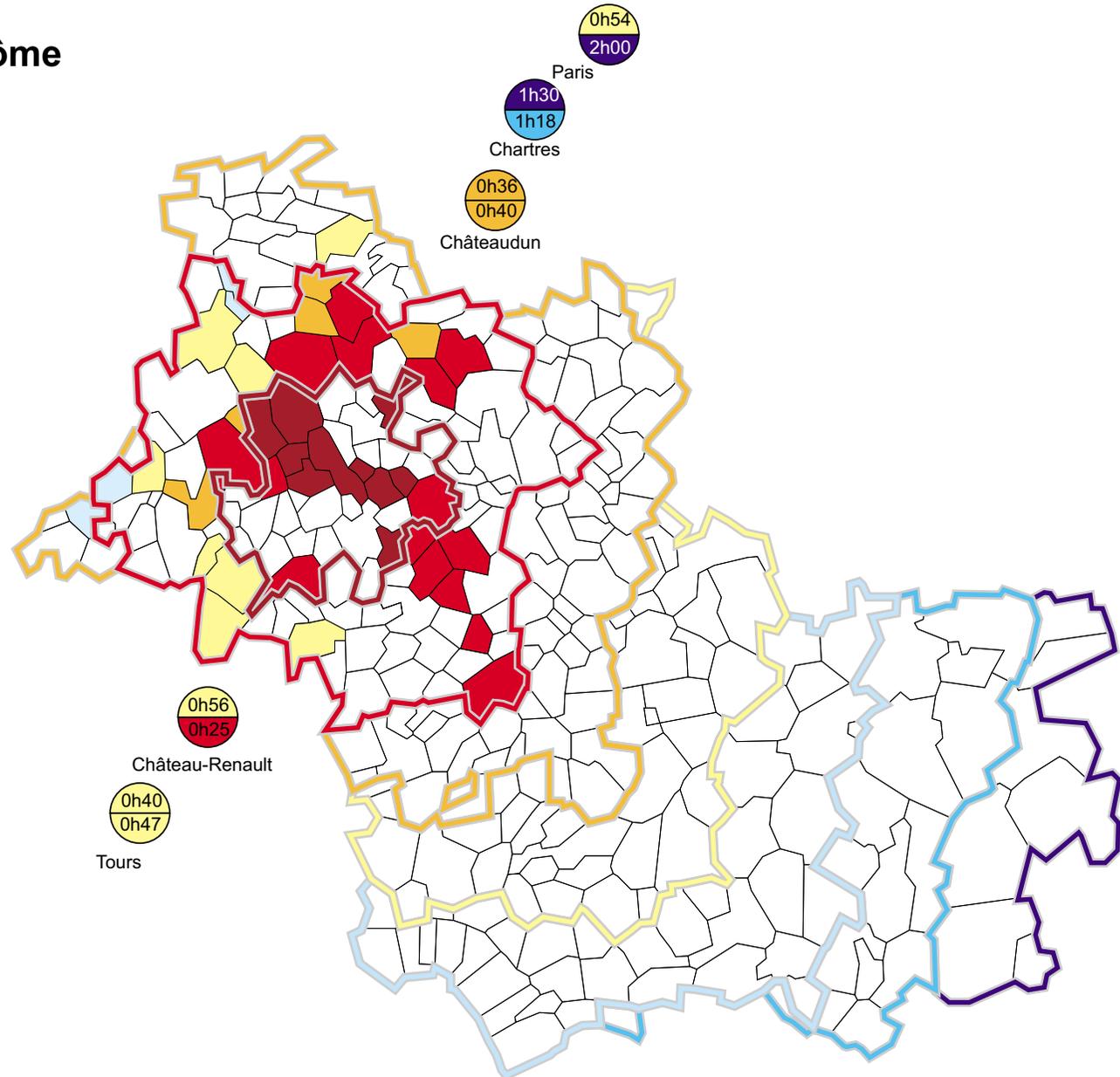
Temps d'accès à Vendôme

- Inférieur à 15 min
- De 15 à 30 min
- De 30 à 45 min
- De 45 à 60 min
- De 1h à 1h15
- De 1h15 à 1h30
- Supérieur à 1h30

par le réseau de transports collectifs



en voiture particulière



Temps minimal d'accès à Vendôme par le réseau de transports collectifs

comparé au temps de parcours en voiture particulière

Les temps d'accès à Tours et Paris intègrent le trajet du centre de Vendôme à la Gare TGV de Villiers-sur-Loir (12 minutes au minimum), assuré par la desserte urbaine VBUS.

Les liaisons avec Vendôme sont évidemment moins nombreuses que celles avec Blois. Leur aire de répartition est moins étendue et l'on remarque que **quatre communes seulement sont à plus d'une heure** : Couture/Loir, Sougé, mais aussi Mondoubleau et Cormenon qui concentrent activités et population. **La majorité sont situées à moins de 30 minutes.** Rappelons en outre que de nombreuses communes situées à proximité de Vendôme ne sont pas desservies régulièrement telle Saint-Ouen, et que Savigny-sur-Braye n'est pas reliée à la sous-préfecture.

Comme pour la carte précédente, **les liaisons sont plus rapides en voiture particulière** comme l'attestent les deux exemples suivants : Mondoubleau est située à moins d'une demi-heure de voiture de Vendôme contre 1h28 en car et Droué à 35 minutes (contre plus de 45 minutes par le réseau de transport collectif).

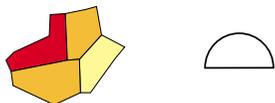
Temps minimal d'accès à Romorantin par le réseau de transports collectifs

comparé au temps de parcours en voiture particulière

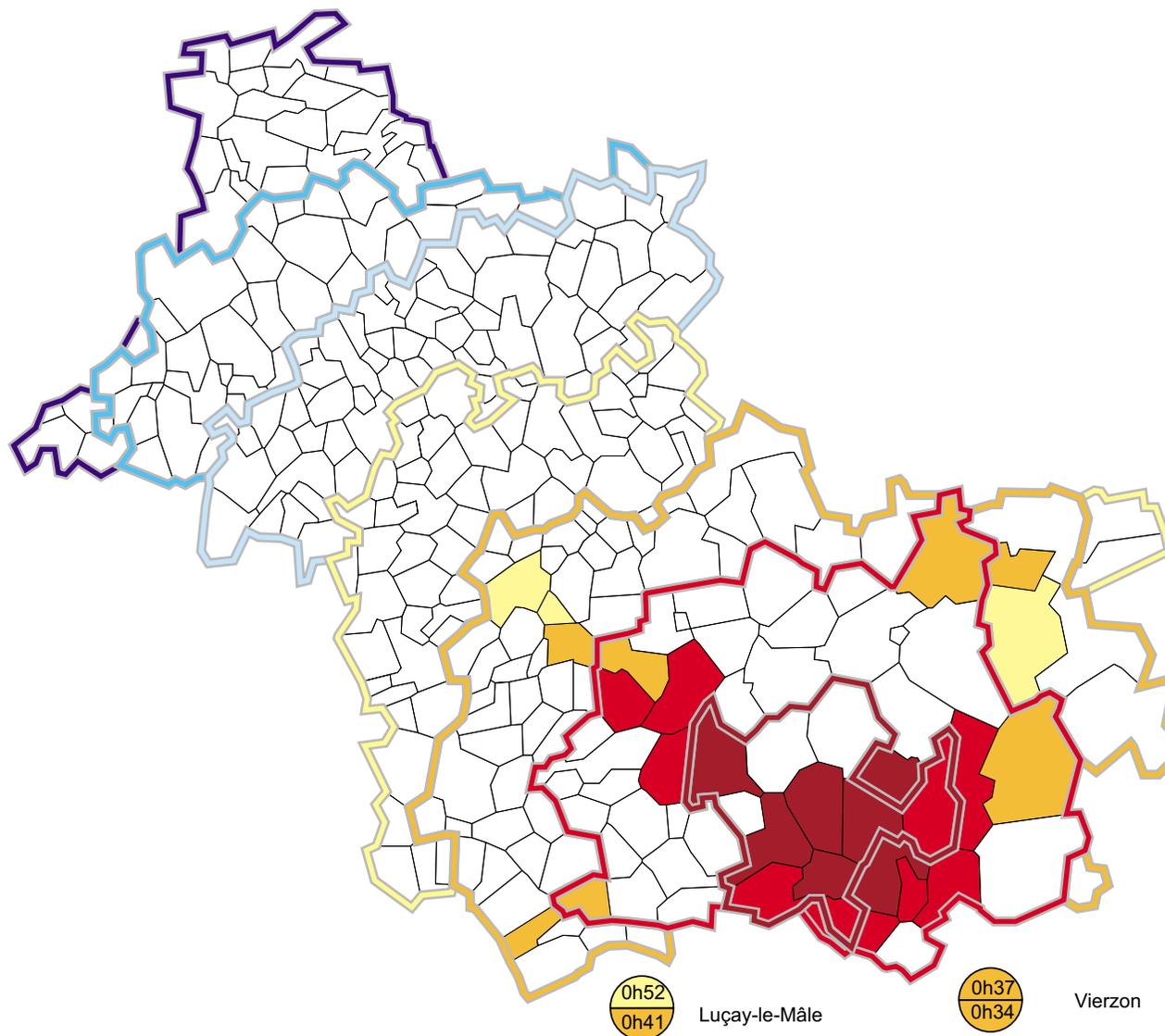
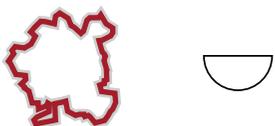
Temps d'accès à Romorantin-Lanthenay

- Inférieur à 15 min
- De 15 à 30 min
- De 30 à 45 min
- De 45 à 60 min
- De 1h à 1h15
- De 1h15 à 1h30
- Supérieur à 1h30

par le réseau de transports collectifs



en voiture particulière



Temps minimal d'accès à Romorantin par le réseau de transports collectifs

comparé au temps de parcours en voiture particulière

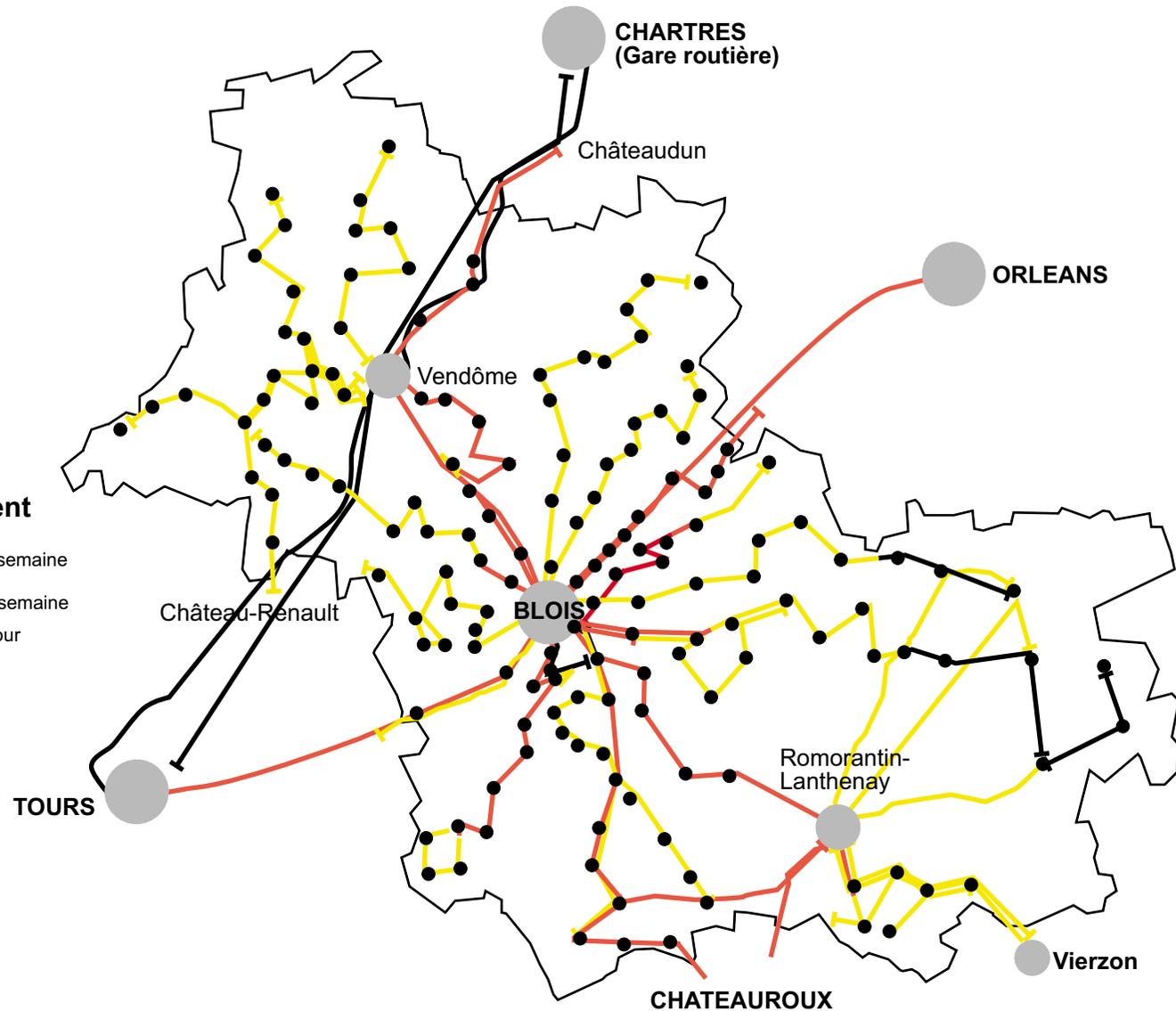
Comme pour Vendôme, **l'aire de desserte est plus limitée que celle de Blois**, la majorité des communes du nord de la Sologne n'étant pas reliées au chef lieu d'arrondissement, et même jusqu'à ses abords immédiats. **La majorité des communes se trouvent à moins de 30 minutes**. La diversité des modes (plusieurs lignes de trains en plus des cars) constitue un atout supplémentaire en terme de correspondances. Néanmoins, pour les communes situées sur la RN 20, les trajets apparaissent plus longs qu'en voiture particulière.

Possibilités d'allers-retours dans la demi-journée au chef lieu d'arrondissement

(par le réseau de transports collectifs en période scolaire)

Nombre d'allers-retours au chef lieu d'arrondissement

- 3 allers et retours minimum / semaine
- moins de 3 allers et retours / semaine
- aucune possibilité aller et retour dans la semaine



Possibilités d'allers et retours dans la demi-journée par le réseau de transports collectifs

Pour compléter l'analyse de la qualité de la desserte ont été étudiées **les possibilités d'effectuer un aller-retour au chef-lieu d'arrondissement dans la demi-journée** ; cela correspond à des démarches administratives, à la consultation de médecins spécialistes, etc. Ces trajets peuvent emprunter des modes de transport différents (aller en car et retour en train ou vice-versa), mais dans la pratique, les correspondances ne sont pas nombreuses.

Le mercredi apparaît comme un cas particulier. En effet, les horaires de car sont en général fonction de ceux des élèves. Les cours se terminant vers midi le mercredi, les cars repartent à cette heure-là. Les samedis et dimanches ont été exclus, s'agissant de déplacements liés à des besoins particuliers.

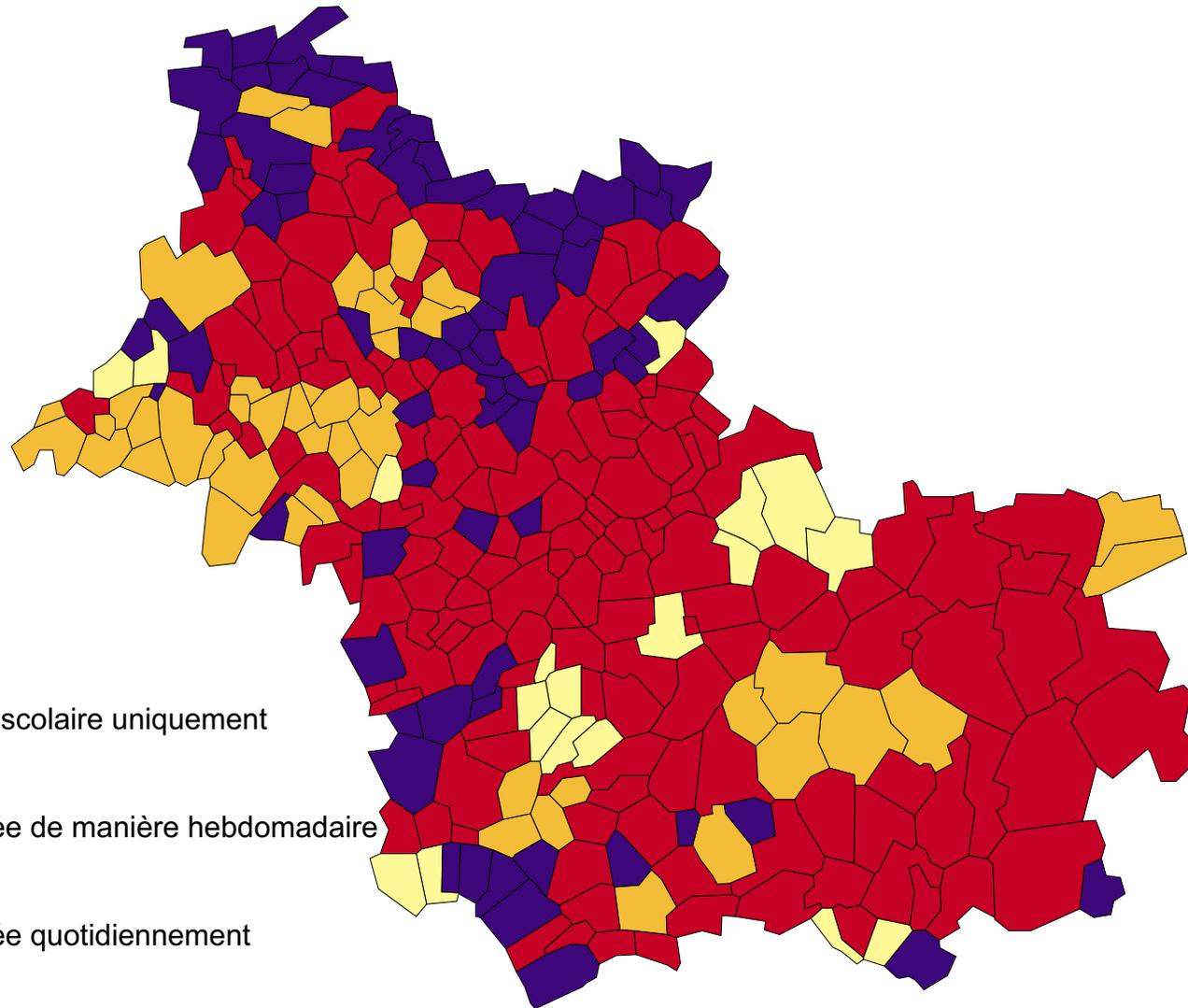
Les déplacements vers Blois dans une demi-journée apparaissent aisés le long de l'épine dorsale et en provenance de Saint-Aignan et Montrichard ainsi que le long de la vallée de la Loire. La plupart des autres lignes radiales offrent cette possibilité mais de manière moins soutenue.

Les liaisons de demi-journée au départ des pôles du nord du département semblent plus réduites (moins de trois fois par semaine). Il en est de même pour celles au sein de l'arrondissement de Romorantin où plusieurs communes ne bénéficient en outre pas de cette possibilité.

Les communes de Loir-et-Cher desservies par le réseau de transports collectifs

Commune

-  jamais desservie
-  desservie en période scolaire uniquement
-  desservie toute l'année de manière hebdomadaire
-  desservie toute l'année quotidiennement



Les communes de Loir-et-Cher desservies par le réseau de transports collectifs

71 communes ne sont pas desservies, quel que soit le mode de transport. Elles apparaissent en grande partie groupées à l'extrême nord du département et au nord-est, avec une bande à l'intérieure de la Beauce. On observe également un espace situé de part et d'autre de la Loire en bordure de l'Indre-et-Loire et un autre au sud-ouest entre Montrichard et Saint-Aignan. **L'ensemble de ces communes regroupent 23 807 habitants en 1999, soit près de 8 % de la population du Loir-et-Cher.**

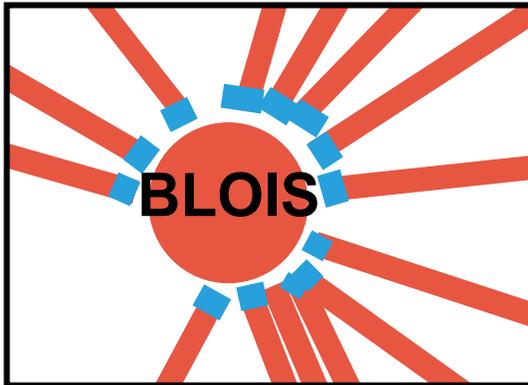
19 communes ne sont pas desservies en dehors des périodes scolaires. Elles sont groupées également pour la plupart dans deux zones : une au sud de Blois (Seur, Chitenay, Ouchamps, Fougères, Feings, Fresnes) et une au nord de la Sologne (Villeny, La Ferté-Saint-Cyr, Crouy-sur-Cosson, Thoury). La première a vu sa population augmenter de 434 habitants entre 1990 et 1999 (+ 12 %) en raison du desserrement de la population blésoise, et la seconde de 72 (+ 3,7 %). **Au total, ces communes totalisent 12 228 habitants (4 % de la population départementale).** Ainsi, près de 12 % des Loir-et-chériens sont privés de moyens de transport collectif hors des périodes scolaires.

Par ailleurs, **47 communes** bénéficiant d'une ou plusieurs lignes de transport **ne sont desservies que de manière hebdomadaire.** C'est notamment le cas pour celles où l'on ne recense qu'une ligne de marché. Trois espaces ressortent : le nord-ouest du département entre Vendôme et Montoire auquel s'ajoute Savigny-sur-Braye (seul pôle dans ce cas) ; au nord-est de Vendôme et au nord de Romorantin. **Ils regroupent 19 821 habitants (6 % de la population du Loir-et-Cher).** Les déplacements entre ces territoires et les pôles vers lesquels ils sont attirés s'avèrent donc problématiques.

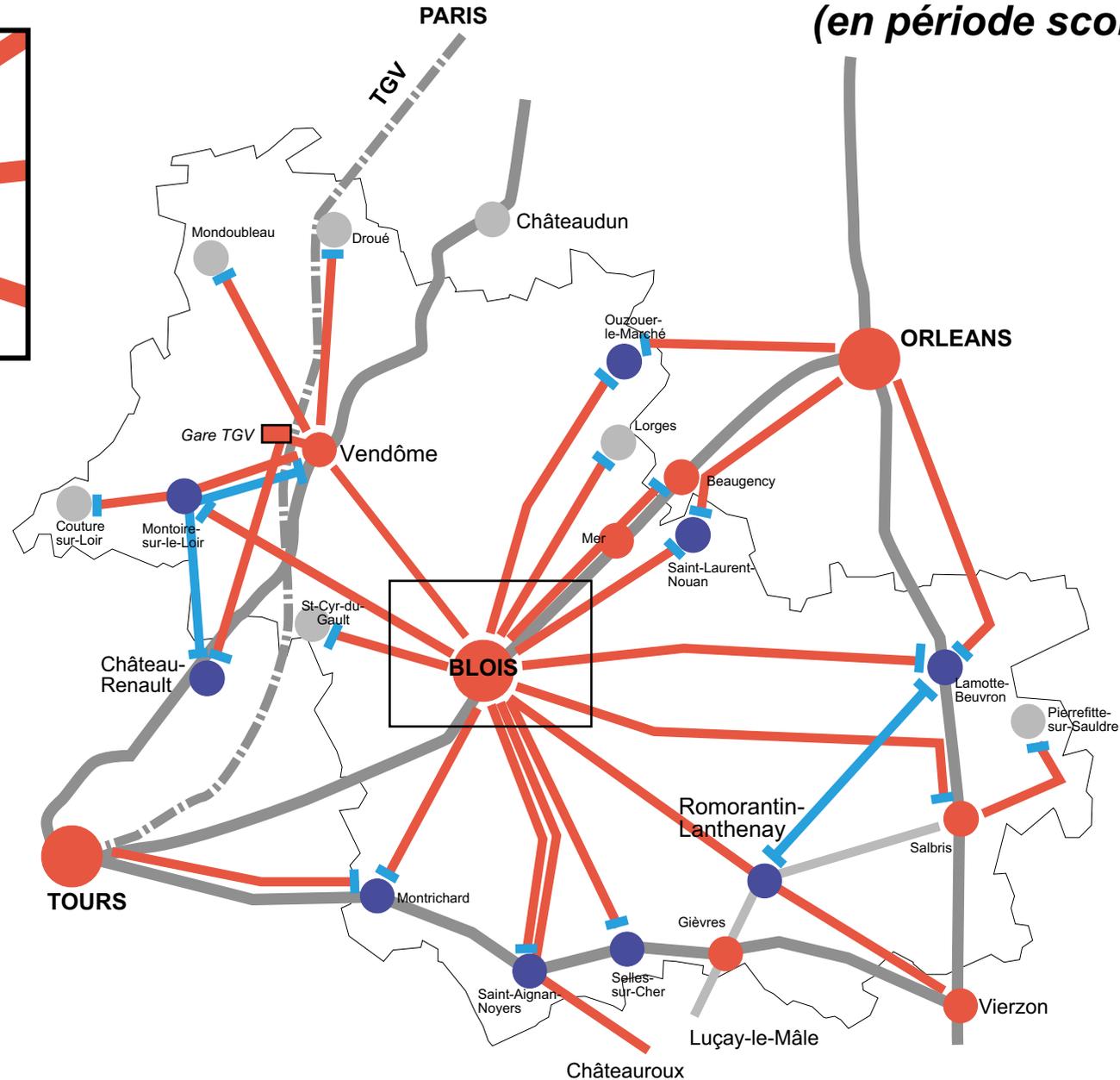
- 2.4 -
L'INTERMODALITE

Les interconnexions effectives sur le réseau quotidien de transport collectif (en période scolaire)

Les interconnexions effectives uniquement sur le réseau routier



- Point d'interconnexion
- Arrêt sans interconnexion possible
- Terminus
- Réseau ferroviaire
- Ligne de car autorisant des correspondances
- Ligne de car n'autorisant pas de correspondance
- Terminus avec possibilités d'interconnexion
- Point d'interconnexion sur une ligne
- Terminus de ligne sans interconnexion



Les interconnexions effectives sur le réseau quotidien de transport collectif

Treize villes du Loir-et-Cher se situent au carrefour de deux ou plusieurs lignes de transport collectif. Cinq d'entre elles seulement constituent des pôles d'échanges, présentés en rouge sur la carte, où des correspondances sont possibles entre deux lignes de car, de train, ou entre car et train. D'autres, en bleu, ne permettent aucune interconnexion. En différents points d'échanges, tel Salbris, des correspondances ne sont possibles qu'entre certaines lignes.

- Blois et Vendôme constituent les principaux nœuds. Comme souligné précédemment, **Blois est localisé à la convergence d'un réseau dense de lignes routières**, complété par une desserte ferroviaire de qualité. Compte tenu de la fréquence des trains sur l'axe ligérien, **les correspondances en direction d'Orléans et de Tours sont systématiquement assurées avec l'ensemble des lignes de cars**. Néanmoins le délai de correspondance semble parfois trop court (par exemple, le car provenant de Montoire arrive à la gare de Blois à 7h47 tandis qu'un train part pour Orléans à 7h48). L'interconnexion avec le réseau urbain offre également de nombreuses possibilités.

Par contre, hormis le matin en direction de Contres, **il n'est pas envisageable de traverser le département en transitant par Blois**.

- **Vendôme apparaît comme point de convergence des lignes du nord du département, entre lesquelles aucune liaison n'existe**. Néanmoins, toutes permettent à certaines heures de regagner Blois en effectuant un changement de car à Vendôme. L'interconnexion entre la desserte ferroviaire Châteaudun - Vendôme et la ligne de car Vendôme - Blois est également assurée (ce n'est pas le cas sur le tronçon Vendôme - Tours).

Le réseau urbain V-bus assure la connexion avec la gare TGV en direction de Tours. Cependant, les horaires des cars en provenance de Droué, Mondoubleau, Couture ou Blois **ne permettent pas de liaison avec Paris-Montparnasse**.

- Situé au carrefour d'un axe majeur (Blois – Vierzon) et d'un axe secondaire (Salbris - Luçay-le-Mâle), **Romorantin ne constitue pas un pôle d'échanges**. Les correspondances ne s'opèrent que partiellement. On peut par contre noter la mise en place d'une tarification unique, et avantageuse, pour le trajet Paris - Romorantin, via Vierzon, pour lequel les usagers empruntent le réseau SNCF et une ligne de cars TLC.

Les correspondances entre le réseau ferré régional et le réseau interurbain départemental apparaissent insuffisantes voire inexistantes en de nombreux points du Loir-et-Cher : en Vallée du Cher (Montrichard, Noyers - Saint-Aignan, Selles-sur-Cher), à Lamotte-Beuvron ou à Onzain par exemple.

De même, en périphérie de Mer, seuls les habitants de quelques communes peuvent bénéficier des possibilités offertes par le TER, sans avoir recours à un mode de transport individuel.

A cet effet, il convient de rappeler l'effort important engagé par la Région et la SNCF pour le réaménagement des gares, qui vise en outre à favoriser leur accès (parking, garage à vélo...) et à faciliter les possibilités de correspondance avec d'autres moyens de transport.

Possibilités de liaisons entre les principaux noeuds

	Beaugency	Blois	Châteaudun	Château-Renault	Couture-sur-Loir	Droué	Gièvres	Lamotte-Beuvron	Lorges	Mer	Mondoubleau	Montoire-sur-le-Loir	Montrichard	Orléans	Ouzouer-le-Marché	Pierrefitte-sur-Sauldre	Romorantin	Salbris	Selles-sur-Cher	St-Aignan-Noyers	St-Cyr-du-Gault	St-Laurent-Nouan	Tours	Vendôme	Vierzon	
Beaugency	Grey	Red	Light Blue	Light Blue	Yellow	Yellow	Light Blue	Orange	Light Blue	Red	Yellow	Light Blue	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Red	Orange	Orange	Orange	
Blois	Red	Grey (U)	Light Blue	Light Blue	Orange	Orange	Orange	Red	Red	Red	Orange	Red	Red	Red	Light Blue	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	
Châteaudun	Light Blue	Light Blue	Grey	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Red	Light Blue	
Château-Renault	Light Blue	Light Blue	Red	Grey	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Red	Light Blue	
Couture-sur-Loir	Yellow	Orange	Light Blue	Light Blue	Grey	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Yellow	Light Blue	Red	Yellow	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Yellow	Red	Light Blue	Light Blue	
Droué	Yellow	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Yellow	Light Blue	Light Blue	Yellow	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Yellow	Red	Light Blue	
Gièvres	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Orange	Light Blue	Orange	Red	Red	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Light Blue	Red	
Lamotte-Beuvron	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Orange	Light Blue	Orange	Yellow	Red	Light Blue	Light Blue	Orange	Red	Red	Orange	Orange	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	Red	
Lorges	Light Blue	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Yellow	Light Blue	Light Blue	Yellow	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	
Mer	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Yellow	Yellow	Light Blue	Orange	Yellow	Grey	Yellow	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Yellow	Red	Orange	Orange	
Mondoubleau	Yellow	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Grey	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Red	Light Blue	
Montoire-sur-le-Loir	Yellow	Red	Light Blue	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Red	Light Blue	
Montrichard	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	Grey	Orange	Light Blue	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Light Blue	Red	
Orléans	Red	Red	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange	Red	Yellow	Yellow	Orange	Red	Light Blue	Grey (U)	Orange	Red	Red	Orange	Orange	Light Blue	Light Blue	Red	Orange	Orange	Red	
Ouzouer-le-Marché	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Yellow	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Orange	
Pierrefitte-sur-Sauldre	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Orange	Red	Yellow	Yellow	Light Blue	Light Blue	Yellow	Light Blue	Red	
Romorantin	Light Blue	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey (U)	Orange	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Light Blue	Light Blue	
Salbris	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey	Orange	Orange	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	
Selles-sur-Cher	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	
St-Aignan - Noyers	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	
St-Cyr-du-Gault	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	
St-Laurent-Nouan	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	
Tours	Red	Red	Red	Red	Yellow	Yellow	Red	Orange	Orange	Red	Yellow	Yellow	Red	Orange	Light Blue	Orange	Orange	Red	Red	Orange	Orange	Light Blue	Grey (U)	Red	Red	
Vendôme	Orange	Red	Red	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Orange	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Grey (U)	Light Blue
Vierzon	Orange	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Red	Red	Light Blue	Orange	Red	Red	Red	Red	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Grey (U)	

Red Liaison directe

Orange Interconnexion simple (un seul changement)

Grey (U) Présence d'un service de transport urbain

Yellow Interconnexion complexe (au moins deux changements)

Les liaisons ont été retenues quand l'attente n'était pas supérieure à 1 heure

SYNTHESE

Synthèse

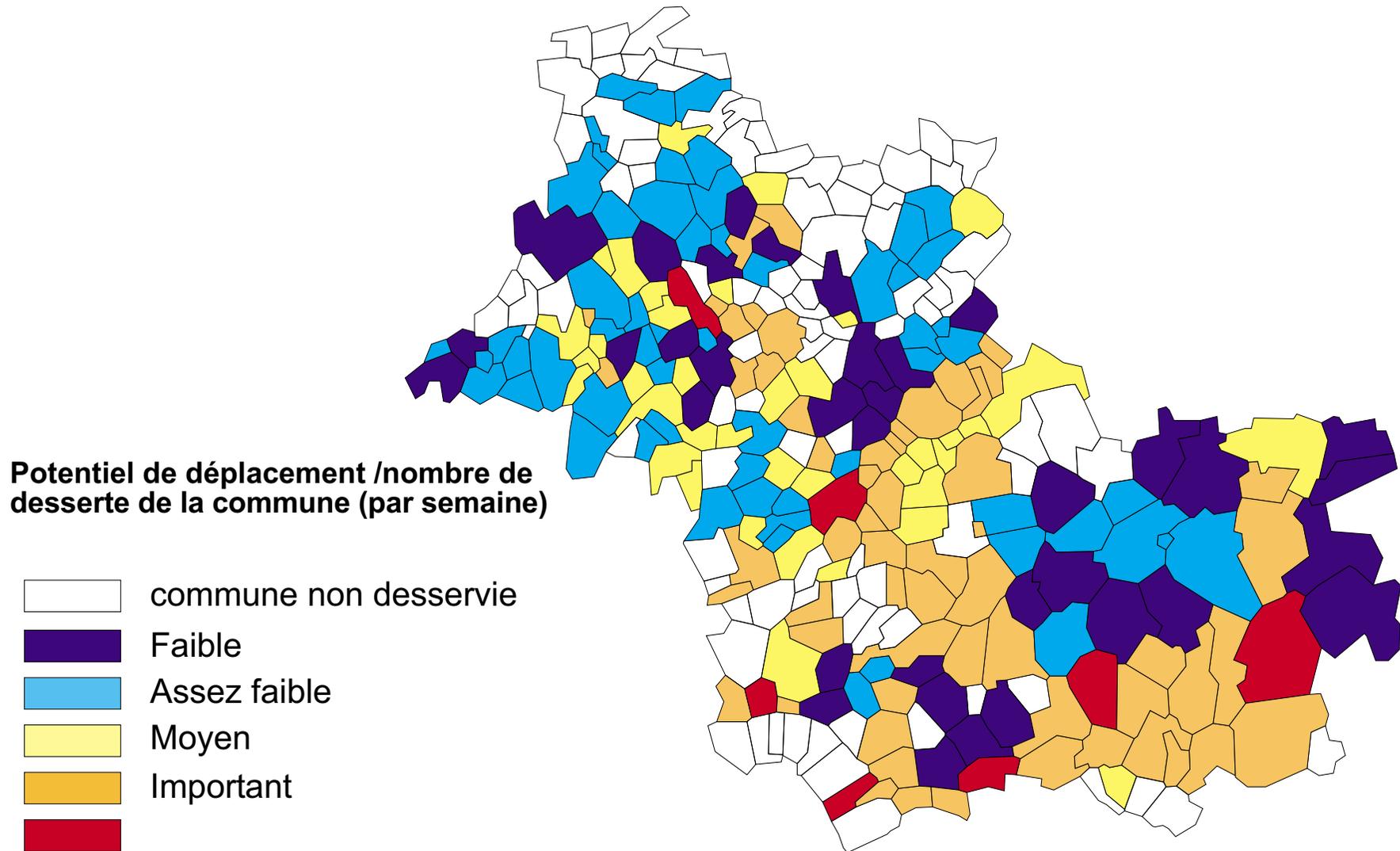
Le rapprochement de l'offre et de la demande de transports collectifs appelle en première analyse les commentaires suivants :

- il existe pour certains territoires une **corrélation évidente entre faible population, population âgée, faible niveau d'équipement, enclavement élevé, faible taux de motorisation et qualité médiocre, voire très médiocre de la desserte** en transports collectifs. Sont concernées la frange septentrionale du département, comprenant une partie des cantons de Mondoubleau, Droué, Morée, Ouzouer et Marchenoir – la partie autour de Montoire se prolongeant à l'est vers la gâtine tourangelles ;
- inversement, **les zones les plus peuplées et les plus jeunes, très bien équipées présentent des besoins théoriques de déplacement importants ; la desserte y est de qualité**. Ce sont globalement les espaces correspondant à la première couronne des trois villes principales ;
- **d'autres territoires, bien équipés et densément peuplés mais relativement enclavés**, génèrent des volumes de déplacements d'assez grande ampleur ; le taux de motorisation y est de surcroît assez faible. La desserte des transports collectifs est de qualité dans les pôles, mais assez médiocre en dehors. Ces caractéristiques concernent essentiellement la Sologne et dans une moindre mesure la vallée du Cher.

Notons parmi les **zones identifiées comme présentant un potentiel important de déplacement** :

- celle constituée par **le triangle Savigny – Montoire – Vendôme** présente une assez forte population, en croissance. La desserte des transports collectifs y est de médiocre qualité ; seule la ligne reliant Montoire à Vendôme offre des possibilités intéressantes de déplacement, en période scolaire essentiellement. Savigny ne dispose d'aucune desserte quotidienne et apparaît comme le seul pôle de cette taille à être dans ce cas.

Degré de couverture des besoins théoriques hors période scolaire



- **La seconde couronne de Blois**, dans sa partie méridionale, dont la population est à la fois dense et en croissance soutenue, dispose d'un degré d'équipement moyen qui en fait un territoire relativement enclavé. Les besoins de déplacement sont en conséquence globalement élevés. Ce secteur bénéficie d'une bonne qualité de desserte, surtout le long des principaux axes de communication.

Onzain n'est pas desservie par voie routière ; son bon niveau apparent est dû à la présence de la gare SNCF. Par ailleurs, aucune ligne ne dessert les commune de Vallières-les-Grandes (où les besoins théoriques sont élevés), Rilly, mais surtout Chaumont-sur-Loire dont les sites touristiques connaissent un surcroît de fréquentation.

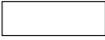
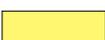
Dans la partie amont de cette seconde couronne, l'offre de transport est fournie, les dessertes de qualité en raison notamment des liaisons ferroviaires et de plusieurs lignes routières. Cela permet a priori de répondre aux besoins de la population. A proximité, la partie nord de la couronne présente à la fois un potentiel de déplacement relativement fort lié au faible degré d'équipement et une offre de transports collectifs de très médiocre qualité. Encore plus au nord, Oucques et sa région se trouvent exactement dans le même cas ; certaines communes de ce secteur ne sont d'ailleurs jamais desservies.

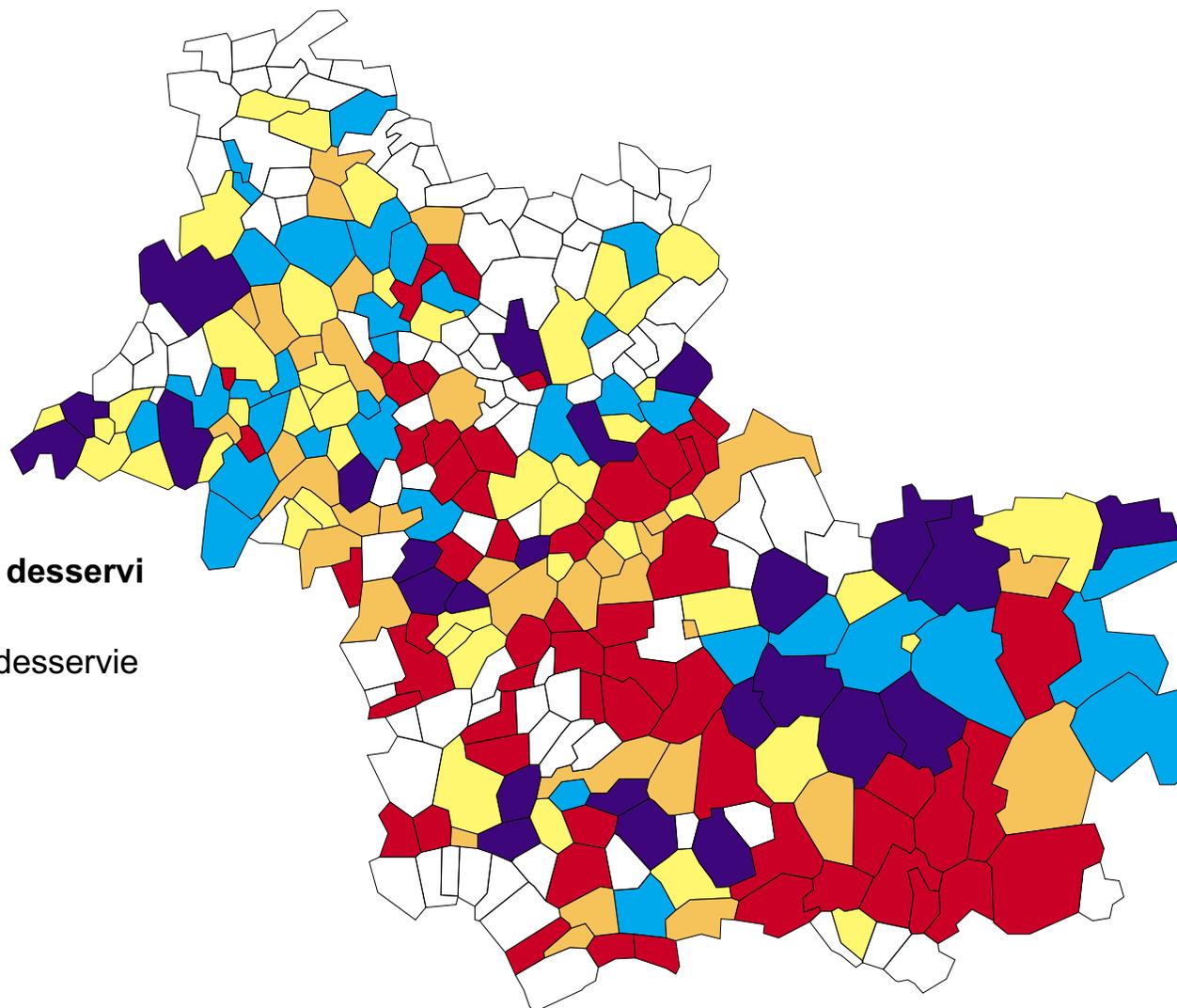
- **La Sologne, dans sa globalité, présente des caractéristiques communes** : population assez nombreuse, bon niveau d'équipement, faible taux de motorisation. Cependant, les communes sont vastes et la distance entre les bourgs plutôt élevée, générant des besoins théoriques de déplacement considérables. **Deux axes bénéficient d'une desserte de bonne qualité**, grâce notamment au réseau ferré (SNCF et Blanc-Argent) qui est extrêmement fréquenté rapporté à la population : la RN 20 et le croissant reliant l'épine dorsale à Salbris en passant par Romorantin. Sur ces axes et dans un fuseau très étroit de part et d'autre, les besoins sembleraient bien satisfaits.

En revanche, **le cœur de la Sologne** constitué autour de Neung, s'étendant au sud jusqu'à Romorantin, au nord jusqu'à Saint-Laurent-Nouan et à l'ouest jusqu'à Bracieux **dispose d'une desserte de transports collectifs de très médiocre qualité**. Les besoins théoriques de déplacement, assez importants, sont très largement insatisfaits. C'est également le cas pour les communes situées à l'est de la RN 20.

Degré de proximité de la desserte hors période scolaire

**Nombre d'habitants par arrêt desservi
(par semaine)**

-  Commune non desservie
-  Plus de 200
-  De 100 à 200
-  De 50 à 100
-  De 25 à 50
-  Moins de 25



La Sologne viticole, traversée par l'épine dorsale et d'autres voies importantes **bénéficie** de ce fait **d'une très bonne desserte** routière qui figure de surcroît parmi les plus fréquentées du département.

- **La vallée du Cher** comprend une population nombreuse, dont une forte proportion de personnes âgées qui explique en partie le faible taux de motorisation observé dans certains pôles forts comme Montrichard et Saint-Aignan. Ceux-ci sont bien équipés, ce qui limite les besoins théoriques de déplacement. **La desserte apparaît dans l'ensemble de bonne qualité**. Les lignes passant par Montrichard et Saint-Aignan présentent un cadencement de bon niveau et sont bien fréquentées. La complémentarité rail – route facilite les déplacements tant le long de la vallée qu'en direction de Blois. **Les besoins apparaissent globalement satisfaits, à l'exception toutefois de la partie située au sud du Cher** (hormis Saint-Aignan) et d'une zone comprenant Chémery, Gy-en Sologne et Châtillon.

Les liaisons organisées entre les pôles secondaires, ou en direction de ceux-ci, ne sont pas très nombreuses. L'organisation en étoile du réseau autour de Vendôme et de Blois ne prend pas en compte ces déplacements de proximité (hormis quelques lignes de marché).

Droué et Mondoubleau ne sont reliées entre elles qu'une fois par semaine et les communes dont elles attirent la population ne le sont pas du tout. Savigny ne bénéficie pas d'un service régulier. Montoire et sa région paraissent mieux dotées en la matière.

Le cas de Oucques et Marchenoir est similaire à celui de Mondoubleau et Droué. Situées en limite de l'aire d'attraction blésoise, elles constituent des pôles d'appui essentiels au maintien de la population dans cette partie du territoire départemental. Les liaisons avec Blois sont intermittentes (régulières en période scolaire seulement) et n'autorisent aucune desserte de proximité pour les communes voisines. Même constat pour Ouzouer.

Les pôles situés sur la Loire tels que Mer, Saint-Laurent et Onzain bénéficient d'infrastructures de transport étoffées, mais qui ne suivent que l'axe ligérien. Aucune desserte n'est organisée à partir des gares SNCF ou des terminus de car pour les communes situées en dehors de l'axe. C'est notamment le cas pour Chaumont, Rilly et Vallières comme cela a déjà été souligné, mais un constat identique peut être dressé pour mer (pas de liaison avec Muides par exemple).

Le réseau de Sologne privilégie certains trajets. Neung apparaît très isolée ; aucune relation n'est possible avec Romorantin ou Lamotte, et elle est intermittente avec Salbris. Déjà située en dehors des grands axes, les accès à ceux-ci sont en outre très problématiques par les transports collectifs. La desserte de proximité des communes au nord de Romorantin est inexistante, contrastant fortement avec les liaisons régulières et bien cadencées qui irriguent les autres zones aux environs de la capitale solognote. La desserte autour de Lamotte semble nettement insuffisante (ligne de marché vers l'est, rien vers l'ouest hors période scolaire).

En vallée du Cher, les dessertes de proximité en direction de Montrichard, Saint-Aignan et Selles sont elles aussi inexistantes. Aucun rabattement sur les gares n'est prévu. Des communes densément peuplées sont ainsi pénalisées (notamment hors période scolaire) comme Saint-Georges, Saint-Julien-de-Chédon, Châtillon.