

RAPPORT DE PRÉSENTATION-DIAGNOSTIC



DYNAMIQUES TERRITORIALES

LE TERRITOIRE DU SIAB, NOEUD DE COMMUNICATION, ENTRE CONTRAINTES NATURELLES ET HUMAINES

Au croisement de l'axe ligérien et d'axes de communication régionaux et nationaux le territoire du Blaisois est au cœur d'un maillage de circulation et d'échanges multiples confirmant l'importance de son rôle dans une dynamique économique et résidentielle qui s'étend jusqu'au bassin parisien.

Les axes de communication se développent sur un territoire contraint par des éléments naturels et humains et les modes de circulation peinent à s'affranchir de la voiture. En parallèle, quelles seront les conséquences du déploiement du Très Haut Débit sur le territoire ?

LE BLAISOIS, NOEUD DE COMMUNICATION LIGERIEEN AUX MULTIPLES CONTRAINTES

Sur l'axe ligérien, la ville de Blois et plus largement le Blaisois, ne constitue pas un nœud routier aussi important que ses voisines Tours et Orléans. Il est néanmoins traversé et desservi par un axe autoroutier et un réseau dense d'axes majeurs et secondaires irriguant le département et assurant de grandes liaisons transversales.

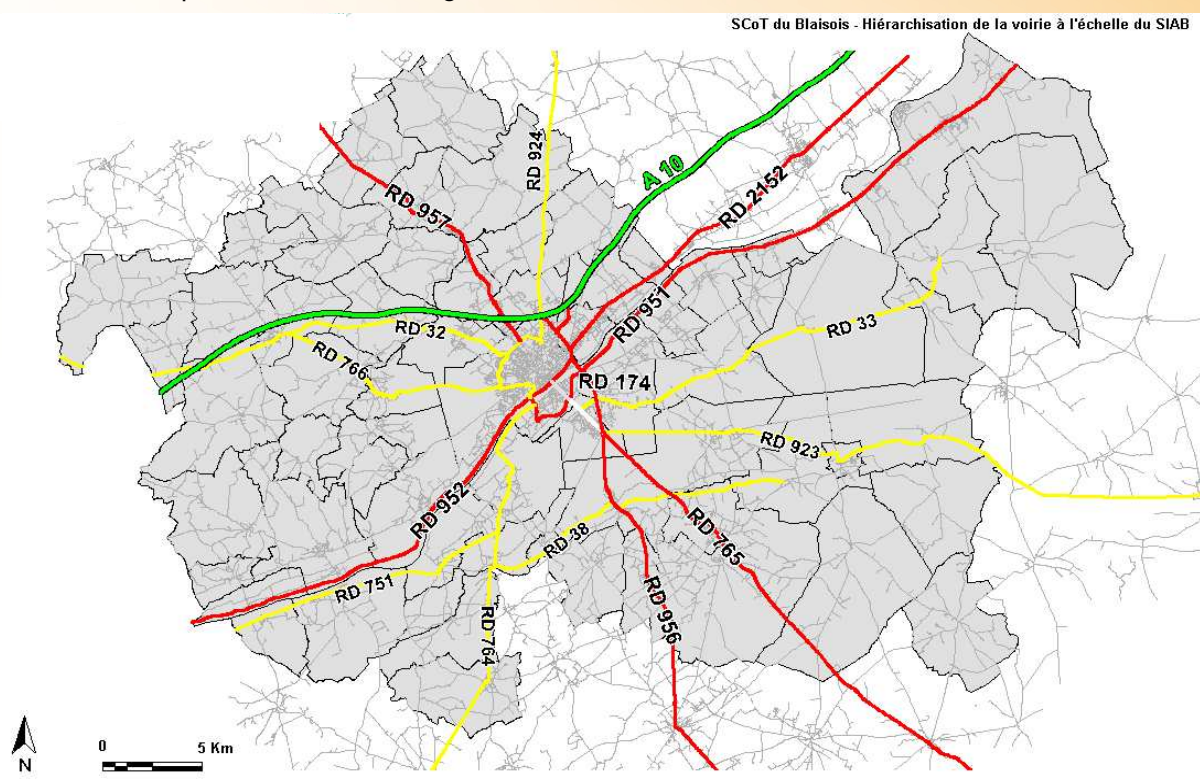
Au sein de l'agglomération, l'axe majeur est la RD 174 qui assure aujourd'hui le lien entre les deux rives de la Loire. Cet axe majeur se complète d'un réseau primaire de routes départementales qui assurent le contournement de Blois par l'Est :

- RD 957, RD 200, RD 174, RD 765 et RD 956 assurant le contournement de la ville centre.
- RD 952, RD 951 et RD 2152 assurant le contournement de Blois du Nord-Est au Sud-Ouest.

Cet ensemble permet donc de contourner l'agglomération par le Sud et l'Est grâce à deux ponts : Charles de Gaulle au Nord (construit dans les années 70) et pont François Mitterrand (1994). Cependant, **le contournement reste incomplet au Nord-Ouest** entre le pont François Mitterrand et la route de Vendôme, contraignant ainsi les usagers à emprunter des voiries plus urbaines (Boulevard Daniel Dupuy, Avenues Gambetta et de la Butte, Avenue de France,...).

Le territoire continue de se développer malgré un ralentissement de la croissance démographique. Des contraintes viennent complexifier ce développement et le conditionner à des secteurs spécifiques. Parmi ces contraintes :

- la Loire, qu'il est possible de traverser en seulement 5 points: trois à Blois, un à Chaumont-sur-Loire et un à Muides-sur-Loire ;
- la ligne SNCF, qui structure les quartiers et les passages ;
- la vallée de la Cisse qui rend difficile les relations entre communes du nord-ouest de Blois ;
- la déclivité particulièrement contraignante de la rive droite.



DES PROJETS ROUTIERS POUR AMELIORER LA DESSERTE

Depuis 2006, les contrats de plan état-région ont été remplacés par les contrats de projets état-région. Ces derniers ne permettent plus de soutenir l'aménagement du réseau routier, privilégiant les transports collectifs. Cependant, 4 principaux projets sont en cours ou à l'étude au niveau départemental :

- **La traversée de Clénord** : le lieu-dit "Clénord", situé sur l'axe Blois/Romorantin-Lanthenay, cette portion de la RD 765 va être aménagée en trois parties : tronçon nord, tronçon centre, tronçon sud.

- **La déviation de Cellettes** : les acquisitions réalisées auprès de l'Office National des Forêts vont permettre la mise à 2x2 voies de la route départementale 765, depuis le giratoire de "la patte d'oie" jusqu'à 500 m avant les aménagements de Clénord.
- **La déviation de Cormeray** par l'Est afin d'apaiser la circulation en centre-bourg (démarrage de l'étude).
- **Le nouvel échangeur autoroutier** : suite à l'étude d'opportunité menée sur le territoire, un second diffuseur pourrait s'envisager à l'ouest à proximité du cœur d'agglomération. D'autres projets devraient être réalisés à court-moyen terme (contournement du Parc des Châteaux, traitement du giratoire Cap'ciné...).

LA PLACE DE L'AUTOMOBILE ET LE STATIONNEMENT

La place de la voiture est encore prépondérante dans les choix de déplacements des ménages et le territoire a développé ses réseaux pour satisfaire cette demande, renforçant la dynamique d'étalement urbain.

Le trafic de poids lourd est en constante augmentation avec plus de 15,3 % de poids lourds par jour sur l'axe Vendôme-Blois-Romorantin et plus de 17,5 % sur l'autoroute A10. Les prévisions montrent une évolution du trafic de transit qui est déjà à l'heure actuelle le plus important. De par les nuisances et les risques pour la population qu'entraîne la circulation des poids lourds, et dans un souci de performance du réseau routier, les déviations et **contournements** permettant aux poids lourds d'éviter les zones d'habitat ont été **traitées comme une priorité**.

Le stationnement sur le territoire et notamment la ville centre est un problème notable. Le différentiel tarifaire entre le stationnement sur voirie et le stationnement en ouvrage apparaît trop faible pour les usagers, entraînant une sous-utilisation des parcs en ouvrage et le développement d'un stationnement anarchique sur les voiries. De nombreux projets sont aujourd'hui en cours, concernant le stationnement, sur la ville de Blois :

- Reprise par la ville de Blois de la gestion du stationnement en voirie ;
- Création ou transformation de places de parking ;
- Modification des tarifs ;
- Création d'une offre spécifique pour les résidents de l'hyper-centre.

CIRCULATIONS DOUCES ET TRANSPORTS EN COMMUN, DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

Les transports urbains de l'agglomération Blaisoise couvrent une partie du territoire d'Agglopolys dont Blois. La communauté d'agglomération de Blois, est l'autorité organisatrice des transports. La configuration du réseau est étroitement liée aux contraintes géographiques du site mais aussi aux implantations humaines. Aussi, le réseau s'articule autour d'un tronc commun desservant le centre de Blois.

Le réseau interurbain du département, baptisé « Route 41 », se polarise sur Blois. Les lignes inter-urbaines sont sous la responsabilité du Conseil Général du Loir-et-Cher qui délègue l'exploitation des lignes départementales à la société TLC : ce réseau est composé de 19 lignes régulières.

Le transport à la demande vient compléter cette offre. Destiné à tous les habitants des communes rurales isolées, ce dispositif est essentiellement utilisé par les personnes âgées. L'offre pourra être repensée pour s'adapter par exemple aux besoins des demandeurs d'emploi pour qui l'absence de véhicule est souvent pénalisante, ou encore aux besoins des plus jeunes désireux de rejoindre un complexe sportif ou autre lieu de loisir.

L'offre ferroviaire ne semble pas satisfaire pleinement les utilisateurs avec notamment une diminution du cadencement des trains qui a entraîné une dégradation du service. L'offre en transports en commun se développe, mais la multimodalité ne semble pas profiter de ce développement du fait d'un manque d'offre ou d'équipements.

Les circulations douces se développent progressivement dues à des politiques locales volontaristes, même si elles sont encore centrées sur Blois et limitées à certains quartiers. Les zones d'activités en particulier restent des secteurs quasi exclusivement à vocation automobile.



LES ENJEUX DU TRES HAUT DEBIT SUR LE TERRITOIRE

L'enrichissement des contenus audiovisuels et le développement des usages et services internet nécessitent au cours de la prochaine décennie le déploiement de nouveaux réseaux à très haut débit en fibre optique jusqu'au domicile des abonnés. Aujourd'hui au cœur du développement des territoires, les infrastructures de communications électroniques jouent un rôle structurant dans l'aménagement du territoire, permettent le développement des usages et des services publics et privés et favorisent l'implantation d'équipements de plus en plus nécessaires au développement économique.

Le 14 juin 2010, le « Programme National Très Haut Débit » a fixé **l'objectif du très haut débit pour tous à l'horizon 2025 dont 70% de la population dès 2020**. Cet objectif est assorti d'une implication financière significative de l'Etat, au travers le Fonds pour la Société Numérique (FSN) qui a vocation à être relayé par le Fonds d'Aménagement Numérique du Territoire (FANT).

Par la suite, en 2011, le Conseil Général de Loir-et-Cher a entamé l'élaboration de son Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN). **En 2020, les objectifs du SDTAN sont les suivants : une couverture en fibre optique à l'abonné pour 70% des foyers**. Pour les 30% restants, un service 10 Mbit/s minimum devrait être disponible.

Pour le territoire du syndicat, FRANCE TELECOM-ORANGE a fait part de son intention d'investir sur la Communauté d'Agglomération de Blois dans son périmètre constitué en avril 2011 soit 26 communes sur les 48 qui la composent depuis le 1er janvier 2012.

Le territoire du SIAB a donc 26 communes situées en zone d'appel à manifestations d'intentions d'investissements, dites zones AMII (investissement privé) et 39 communes situées hors zone AMII (investissement public). L'élargissement d'Agglopolys aux 22 communes de la communauté de communes Beauce Val de Cisse au 1er janvier 2012 n'a pas fait bouger les lignes de l'intention d'investir de l'opérateur FRANCE TELECOM – ORANGE sur « l'ancien périmètre » de 26 communes. Ainsi Agglopolys souhaite se doter de sa propre stratégie pour peser dans le dialogue avec FRANCE TELECOM – ORANGE.

ATOUTS

- Le territoire du Blaisois au cœur des axes d'échanges ligériens.
- De nombreux projets routiers en cours pour l'amélioration des circulations.
- Un développement des circulations douces, soutenues par des politiques locales volontaristes.
- Un développement du très haut débit en cours.

FAIBLESSES

- Un développement des réseaux dépendant des contraintes naturelles et d'aménagement.
- Une place centrale de la voiture et un trafic de poids lourds en augmentation.
- Une problématique de stationnement dans certains secteurs à résoudre.
- Des transports en commun et l'intermodalité à structurer davantage.

Les questions auxquelles il faudra répondre dans le futur SCoT :



Comment faire évoluer l'utilisation des modes de transport ? Vers un développement de l'intermodalité ?



Quel développement du très haut débit sur le territoire ? Quelles conséquences en terme d'aménagement ?



Les infrastructures actuelles sont-elles suffisantes pour favoriser le développement économique du territoire ?