



# Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public en Indre-et-Loire : diagnostic et enjeux

- atlas cartographique -

**Édition** : 05/12/2016

**Cartographie et traitements statistiques** : Cyril Rabusseau,  
Laure Berthélémy et Léna Boudin

**En savoir plus** : [www.economie-touraine.com/sdaasp37](http://www.economie-touraine.com/sdaasp37)



## TABLES DES MATIÈRES

<b>CONTEXTE DE L'ÉTUDE .....</b>	<b>6</b>
<b>1 - AVANT PROPOS &amp; MÉTHODOLOGIE.....</b>	<b>8</b>
<b>1-1 Territoire et population étudiés.....</b>	<b>8</b>
<b>1-1-1 Le territoire d'étude.....</b>	<b>8</b>
<b>1-1-2 Le carreau habité de 200 m de côté : unité géographique de base .....</b>	<b>9</b>
<b>1-2 Méthodologie .....</b>	<b>9</b>
<b>1-2-1 Les services recensés et la constitution des paniers de la vie quotidienne ....</b>	<b>9</b>
<b>1-2-2 La détermination des pôles des services.....</b>	<b>13</b>
<b>1-2-3 Le calcul des temps d'accès .....</b>	<b>15</b>
<b>1-2-4 Des enjeux différents selon l'échelle d'analyse .....</b>	<b>16</b>
<b>1-2-5 Une boîte à outils destinée aux territoires .....</b>	<b>16</b>
<b>2 - ÉLEMENTS DE CADRAGE SOCIODEMOGRAPHIQUES .....</b>	<b>17</b>
<b>2-1 Près de la moitié de la population départementale au sein de Tour(s)plus .....</b>	<b>17</b>
<b>2-2 La densité de population : un facteur déterminant d'accessibilité aux services .</b>	<b>18</b>
<b>2-3 Une croissance démographique qui profite essentiellement aux espaces péri-urbains .....</b>	<b>20</b>
<b>2-4 Un vieillissement de la population plus marqué dans les territoires de faible densité .....</b>	<b>21</b>
<b>2-5 La mobilité professionnelle participe à la déconnexion lieux de résidence / lieu de « consommation » des services .....</b>	<b>22</b>
<b>2-6 Des territoires inégaux face à la distribution des revenus .....</b>	<b>23</b>
<b>2-7 Des territoires peu densément peuplés qui cumulent les facteurs de fragilité ...</b>	<b>24</b>
<b>2-8 Des territoires bien équipés et un temps moyen d'accès le plus faible de la région Centre – Val de Loire selon l'Insee .....</b>	<b>24</b>
<b>2-8-1 L'accessibilité aux équipements dans l'Indre-et-Loire - Insee Flash n°17 .....</b>	<b>24</b>
<b>2-8-2 Des équipements et services inégalement répartis en Centre - Val de Loire - Insee Analyses n°17 .....</b>	<b>24</b>
<b>3 - LES POLES DE SERVICES : DES LIEUX D'ANIMATION DE L'ESPACE ENVIRONNANT ..</b>	<b>25</b>
<b>3-1 Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « proximité » .....</b>	<b>25</b>

3-2 Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « intermédiaire » .....	29
3-3 Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « supérieure » .....	33
3-4 Polarités et types d'espaces en Indre-et-Loire : des facteurs de fragilités et des enjeux qui diffèrent selon les territoires .....	37
<b>4 - LES 5 PANIERS DE LA VIE COURANTE .....</b>	<b>40</b>
4-1 Panier « Commerce et services marchands » .....	41
4-1-1 Accessibilité routière aux agences bancaires .....	43
4-1-2 Accessibilité routière aux Bar tabac / tabac presse / presse .....	45
4-1-3 Accessibilité routière aux boucheries charcuteries .....	47
4-1-4 Accessibilité routière aux boulangeries pâtisseries.....	49
4-1-5 Accessibilité routière aux centres de contrôles techniques.....	51
4-1-6 Accessibilité routière aux distributeurs automatiques de billets .....	53
4-1-7 Accessibilité routière aux commerces d'alimentation générale.....	55
4-1-8 Accessibilité routière aux établissements de La Poste.....	57
4-1-9 Accessibilité routière aux garages automobiles .....	59
4-1-10 Accessibilité routière aux marchés hebdomadaires.....	61
4-1-11 Accessibilité routière aux relais colis .....	63
4-1-12 Accessibilité routière aux stations services .....	65
4-2 Panier « Culture, sport, loisirs » .....	67
4-2-1 Accessibilité routière aux bibliothèques du réseau départemental .....	69
4-2-2 Accessibilité routière aux écoles de musique .....	71
4-2-3 Accessibilité routière aux gymnases et salles de sport spécialisées.....	73
4-2-4 Accessibilité routière aux piscines publiques .....	75
4-2-5 Accessibilité routière aux plateaux et terrains de jeux extérieurs .....	77
4-2-6 Accessibilité routière aux salles de cinéma .....	79
4-2-7 Accessibilité routière aux salles de spectacle avec programmation.....	81
4-3 Panier « Enfance et petite enfance » .....	83
4-3-1 Accessibilité routière aux accueils de loisirs sans hébergement (ALSH).....	85
4-3-2 Accessibilité routière aux assistantes maternelles.....	87

4-3-3	Accessibilité routière aux structures d'accueil type crèche, halte-garderie ou multi-accueil .....	89
4-3-4	Accessibilité routière aux écoles maternelles et/ou élémentaires .....	91
4-3-5	Accessibilité routière aux centres de protection maternelle et infantile (PMI) .....	93
4-3-6	Accessibilité routière aux sièges et permanences de relais assistants maternels .....	95
4-4	Panier « Santé » .....	97
4-4-1	Accessibilité routière aux chirurgiens-dentistes .....	99
4-4-2	Accessibilité routière aux kinésithérapeutes .....	101
4-4-3	Accessibilité routière aux laboratoires d'analyses médicales .....	103
4-4-4	Accessibilité routière aux médecins généralistes .....	105
4-4-5	Accessibilité routière aux pharmacies .....	107
4-5	Panier « Services publics de proximité et action sociale » .....	109
4-5-1	Accessibilité routière aux points d'accès de la CAF .....	111
4-5-2	Accessibilité routière aux centres sociaux et espaces de vie sociale .....	113
4-5-3	Accessibilité routière aux points d'accès de la CPAM .....	115
4-5-4	Accessibilité routière à sa mairie de résidence .....	117
4-5-4 <sup>bis</sup>	Accessibilité routière aux mairies équipées pour recevoir les demandes de passeport biométrique (hors calculs panier) .....	119
4-5-5	Accessibilité routière aux Maisons Départementales de la Solidarité (MDS) .....	121
4-5-6	Accessibilité routière aux points de contact et agences Pôle emploi .....	123
4-5-7	Accessibilité routière aux structures d'orientation et d'accompagnement vers l'emploi .....	125
4-6	Ensemble des paniers de la vie courante .....	127
4-7	Panier Transport / mobilité / réseaux (thème transversal) .....	129
4-7-1	Accessibilité au haut débit et très haut débit .....	129
4-7-2	Accessibilité à une offre de transport en commun .....	130
4-7-3	La disponibilité d'une voiture particulière .....	131
4-7-4	Accessibilité au co-voiturage ou à une pratique multimodale .....	133
4-7-5	Accessibilité à une offre de transport à la demande .....	134

## CONTEXTE DE L'ÉTUDE

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) prévoit un partenariat entre l'État et les départements en vue de l'élaboration de Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP). Le terme d'accessibilité des services est souvent utilisé au sens restreint de l'accessibilité physique aux équipements pour des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Cette acception n'est cependant qu'une composante de la notion à la fois plus vaste et plus complexe d'accessibilité des services, qui renvoie à la facilité pour un usager de disposer de ce service.

La notion d'accessibilité d'un service peut se décomposer en 6 dimensions :

- le temps et la facilité d'accès,
- la disponibilité du service,
- son coût,
- son niveau,
- la possibilité pour l'usager de choisir entre plusieurs opérateurs,
- et l'information sur l'existence et les modalités du service.

L'évolution des modes de distribution des services au public, ainsi que les mutations technologiques et sociales, modifient profondément le rapport que les citoyens entretiennent avec les services. Dans ce contexte, il est essentiel d'assurer l'accessibilité et la qualité des services offerts à la population (par l'État et ses opérateurs, les collectivités, mais aussi les opérateurs privés) pour garantir une égalité entre les territoires mais également pour en favoriser le développement, la dynamisation locale et l'attractivité. Le champ des services potentiellement concernés est très vaste car il intègre un ensemble de services, publics ou privés, marchands ou non marchands, délivrés par des opérateurs nationaux et locaux. Il va au-delà des services rendus par l'État et les collectivités territoriales. Une appréhension large et inclusive des services au public est donc nécessaire afin de déterminer un socle de services « essentiels » aux habitants dans leur vie quotidienne.

Ainsi, début 2016, conformément aux dispositions de l'article n°98 de la loi NOTRe, l'État et le Conseil départemental d'Indre-et-Loire ont initié l'élaboration d'un schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public, en collaboration étroite avec les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Ce document a pour objectifs de :

- parvenir à réduire les fractures territoriales en améliorant la qualité et l'accessibilité des services considérés comme essentiels pour la population et l'économie locale ;

- identifier les facteurs d'amélioration et les conditions du développement de futurs bouquets de services et de dégager les enjeux majeurs pour définir des nouvelles orientations ;
- définir, pour une durée de 6 ans, un programme d'actions destiné à renforcer l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité.

Le processus d'élaboration du schéma se compose de 3 phases :

- Phase 1 : diagnostic et enjeux,
- Phase 2 : rédaction des fiches actions,
- Phase 3 : rédaction du schéma.

C'est dans ce contexte et sous la direction du Conseil départemental d'Indre-et-Loire (maître d'ouvrage), que l'Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine (OE2T) intervient dans le cadre de la phase 1 afin :

- De quantifier et qualifier l'offre de services par secteurs,
- D'analyser et mettre en perspective les données,
- De produire la cartographie associée.

Cette phase de diagnostic a été réalisée en étroite partenariat avec le cabinet Nouveaux Territoires Consultants (NTC) chargé des phases 2 et 3 du schéma.

*Source : dossier de presse « schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public », préfecture d'Indre-et-Loire et Conseil départemental, 19 mai 2016.*

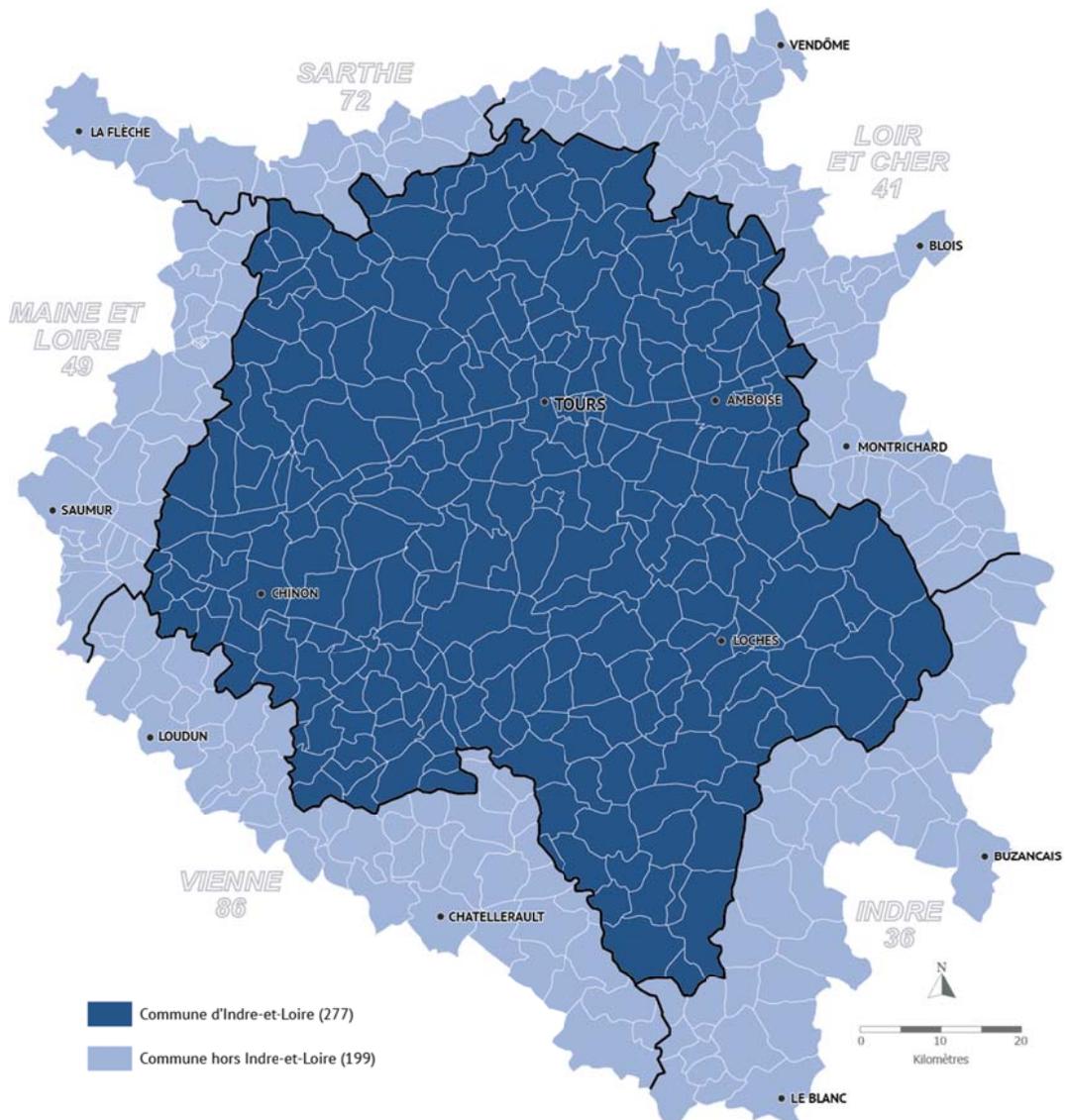
# 1 - AVANT PROPOS & MÉTHODOLOGIE

## 1-1 Territoire et population étudiés

### 1-1-1 Le territoire d'étude

En plus des 277 communes composant le département d'Indre-et-Loire, le périmètre d'étude comprend également 203 communes issues des départements de l'Indre, du Loir-et-Cher, du Maine-et-Loire, de la Sarthe et de la Vienne. Ce territoire permet ainsi de prendre en compte les services et équipements présents dans les territoires limitrophes ainsi que dans les pôles environnants.

Carte 1 : Composition du périmètre d'étude



### 1-1-2 Le carreau habité de 200 m de côté : unité géographique de base

L'unité géographique de base utilisée dans le cadre de cette étude est la population carroyée (donnée issue de la source « Revenus Fiscaux Localisés » de l'Insee). L'utilisation du carreau habité à l'avantage de prendre en compte la distribution réelle de la population sur le territoire (cf. carte 4) mais également de réaliser des estimations précises des populations concernées (exemple : part de la population située à moins de 5 min en voiture d'un service ou d'un équipement). C'est également à partir de cette source que l'Insee réalise ces études d'accessibilités aux services et équipement.

## 1-2 Méthodologie

Ce diagnostic, qui s'inscrit en amont de la réalisation du schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP) a pour principal objectif de dresser un état des lieux de la desserte de la population à une gamme très large de services et équipements. Parmi eux, nombreux sont ceux qui font l'objet de schémas départementaux (exemple : schéma directeur territorial d'aménagement numérique) ou régionaux (exemple : schéma régional d'organisation des soins) et n'ont, par conséquent, pas été traités de manière détaillée.

La première étape a consisté en une importante campagne de mobilisation et de collecte des données, opérée sur un large territoire afin d'intégrer les services et équipements présents aussi bien à l'intérieur qu'aux abords des limites départementales (cf. 1-1-1). Une attention particulière a été accordée à leur dimension qualitative (ouverture le week-end, nombre d'heures d'ouverture hebdomadaire, capacités...) ainsi qu'à leur géolocalisation.

Les travaux ont été suivi par un comité technique associant la Préfecture d'Indre-et-Loire, le Conseil départemental, le cabinet NTC et l'Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine.

### 1-2-1 Les services recensés et la constitution des paniers de la vie quotidienne

Le recensement a porté sur 90 types de services et équipements abordés en 9 thèmes. Au total, la base de données constituée affiche plus de 19 000 références toutes géolocalisées.

Parmi ces 90 types de services et équipements 41 ont été intégrés au sein des 5 paniers dits « de la vie courante ». Ces derniers ont été sélectionnés en fonction de la proximité qui les caractérisent, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée au quotidien ou de leur fréquence d'usage. Leur composition a été élaborée par le Conseil départemental, le cabinet Nouveau Territoires (NTC) et l'Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine (OE2T).

L'ensemble des données peuvent être téléchargées et visualisées sur une carte interactive sur le site : <http://www.economie-touraine.com/sdaasp37/>

### Liste des 90 services recensés et composition des paniers de la vie courante :

- Panier « **Commerce et services marchands** » (1)
- Panier « **Culture, sport, loisirs** » (2)
- Panier « **Santé** » (3)
- Panier « **Enfance et petite enfance** » (4)
- Panier « **Services publics de proximité et action sociale** » (5)

Les 41 services et équipements dont l'intitulé se termine par un chiffre entre parenthèse sont inclus dans un des 5 paniers ci-dessus.

#### Thème « **Commerces et services marchands de proximité** » :

- Agences bancaires (1)
- Auto-écoles
- Bar tabac / tabac presse / presse (1)
- Boucheries Charcuteries (1)
- Boulangeries Pâtisseries (1)
- Centres de contrôles techniques (1)
- Distributeurs automatiques de billets (DAB) (1)
- Épiceries / Supérettes (1)
- Garages automobiles (1)
- Marchés hebdomadaires (1)
- Points verts
- Relais colis (1)
- Stations-service (1)
- Supermarchés / hypermarchés (1)

#### Thème « **Sécurité** » :

- Gendarmeries
- Police nationale
- Centres de secours

#### Thème « **Enfance, jeunesse et enseignement** » :

- Accueils de loisirs sans hébergement (ALSH) (4)
- Assistantes maternelles (4)
- Centres de formation d'apprentis (CFA)
- Collèges
- Crèches, haltes garderies, multi-accueils... (4)
- Écoles maternelles et/ou élémentaires (4)
- Établissements d'enseignement agricole
- Lycées
- Centres de Protection Maternelle et Infantile (PMI) (4)
- Relais assistants maternels (RAM) (4)

#### Thème « **Services administratifs et action sociale** » :

- Points d'accès CAF **(5)**
- Points d'accès CARSAT **(5)**
- Points d'accès CPAM **(5)**
- Centres sociaux et espaces de vie sociale **(5)**
- Sièges des Communautés de communes
- Établissements de La Poste **(1)**
- Centres des impôts et trésoreries
- Justice
- Mairies **(5)**
- Maisons départementales de la Solidarité (MDS) **(5)**
- Points d'accès MSA
- Maisons de Services au Public (MSAP) **(5)**
- Préfectures et sous-préfectures

#### Thème « Santé et dépendance » :

- Cardiologues
- Centres de dialyse
- Centres hospitaliers
- Chirurgiens-dentistes **(3)**
- Dermatologues
- Gastro-entérologues
- Gynécologues
- Structures d'accueil pour handicapés adultes
- Structures d'accueil pour handicapés enfants
- Infirmiers
- Laboratoires d'analyse médicale **(3)**
- Maisons de santé pluridisciplinaires **(3)**
- Masseur Kinésithérapeutes **(3)**
- Maternités
- Médecins généralistes **(3)**
- Ophtalmologistes
- Orthoptistes
- Oto-rhino-laryngologues
- Pédiatres
- Accueil de jour et temporaire (personnes âgées)
- Accueil médicalisés (personnes âgées)
- Accueil permanent (personnes âgées)
- Pharmacies **(3)**
- Pneumologues
- Psychiatres
- Radiologues
- Sages-femmes
- Services d'urgences
- Stomatologues

- Autres établissements hospitaliers
- Autres établissements de soins et de prévention

**Thème « Activités sportives, culturelles, de loisirs » :**

- Bibliothèques **(2)**
- Écoles de musique **(2)**
- Offices de tourisme
- Piscines et bassins de natation (couverts et découverts) **(2)**
- Plateaux et terrains de jeux extérieurs **(2)**
- Salles de cinéma et de projection Ciné off **(2)**
- Salles de spectacle avec programmation **(2)**
- Salles multisports et salles spécialisées **(2)**

**Thème « Emploi / orientation / insertion » :**

- Agences, permanences et points de contact Pôle emploi **(5)**
- Espaces Publics Numérique (EPN)
- Structures d'accompagnement et d'orientation vers l'emploi **(5)**

**Thème « Divers » :**

- Déchetteries

**Thème « Transport, mobilité et réseaux » (thème transversal) :**

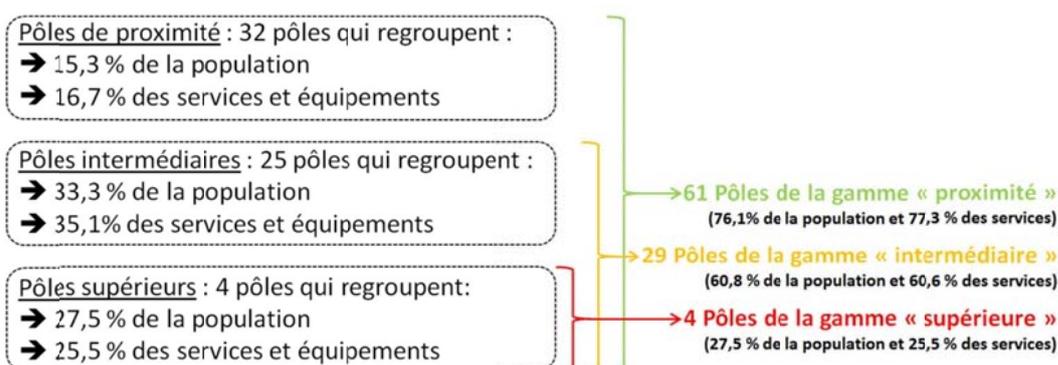
- Arrêts de transport urbains, interurbains et TER : Gares SNCF et points d'arrêts TER, arrêts Fil Vert, arrêts Fil Bleu, arrêts SITRAVEL (Chinon), arrêts Le Bus (Amboise), arrêts Le Lien (Loches), arrêts Phil'O'Bus (Descartes).
- Aires de co-voiturage
- Bornes de recharge véhicules électriques
- Transport à la demande (données à la commune)
- Débits internet (données à la commune)
- Couverture mobile (données à la commune)
- Parkings relais

### 1-2-2 La détermination des pôles des services

En matière d'accessibilité, plus que de s'assurer de la présence de services ou équipements dans les communes, il a semblé pertinent de mettre en relief leur concentration dans une même commune (ou binôme de communes en cas de continuité urbaine).

Basée sur la présence et le niveau de gamme des services, la détermination des pôles n'est pas figée et peut évoluer au gré de la disparition de services ou de la mise en place de nouveaux. Elle s'appuie principalement sur la présence de services mais également sur la gamme à laquelle ils appartiennent. L'appartenance à une gamme s'inspire, quant à elle, des travaux menés par l'Insee.

Par défaut, les pôles de services identifiés pour une gamme sont aussi pôles de services pour les gammes inférieures, l'inverse n'étant pas vrai. Ainsi, les pôles de la gamme « intermédiaire » le sont aussi pour la gamme « de proximité » mais pas pour la gamme « supérieure ».



Carte interactive des pôles : [www.economie-touraine.com/sdaasp37/poles](http://www.economie-touraine.com/sdaasp37/poles)

**Pôles de proximité** (présence obligatoire d'au moins 6 services) :

- Boulangerie Pâtisserie,
- Médecin généraliste,
- Pharmacie,
- Ecole maternelle et élémentaire,
- Etablissement de la poste,
- Epicerie, superette ou supermarché

+ au moins 6 des 9 services suivants :

- Agence bancaire
- Bar tabac presse
- Bibliothèque
- Boucherie Charcuterie
- Distributeurs automatiques de billets (DAB)

- Garage Automobile
- Relais colis
- Gymnase ou plateaux sportif extérieur
- Station-service

→ **32 pôles de proximité** = Preuilly-sur-Claise, Veigné, Notre-Dame-d'Oé, Monnaie, Esvres, Le Grand-Pressigny, Montbazou, La Ville-aux-Dames, La Membrolle-sur-Choisille, Rochecorbon, Veretz, Cormery / Truyes, Vernou-sur-Brenne, Montrésor, Sorigny, Saint-Paterne-Racan, Neuvy-le-Roi, Cinq-Mars-la-Pile, Savonnières, Pocé-sur-Cisse / Nazelles-Négron, Athée-sur-Cher, Savigné-sur-Lathan, Reugny, Yzeures-sur-Creuse, Chanceaux-sur-Choisille, Parçay-Meslay, Genillé, Artannes-sur-Indre, Saint-Martin-le-Beau, Perrusson, Semblançay, Tournon-St-Martin(36)/Tournon-St-Pierre\*\* et Villedômer.

**Pôles intermédiaires** (présence obligatoire d'au moins 8 services) :

- Collège\*,
- Auto-école,
- Supermarché ou hypermarché,
- Structure d'accueil pour personnes âgées,
- Marché hebdomadaire,
- Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH)
- Gymnase et plateau sportif extérieur,
- Salle de spectacle ou de cinéma (Ciné off compris)

\*à l'exception de La Riche (commune de plus de 10 000 habitants, dont le collège de rattachement se situe à la limite de la commune.

\*\*Le pôle Tournon-St-Martin(36)/Tournon-St-Pierre n'est pas comptabilisé comme un pôle d'Indre-et-Loire

+ au moins 8 des 15 services suivants :

- Contrôle technique
- Crèche, halte-garderie
- Ecole de musique
- Bibliothèque (niveau B3 minimum)
- Espaces Publics Numérique (EPN)
- Trésorerie
- Laboratoire d'analyses médicales
- Structure d'orientation & emploi (Mission locale, Maison de l'emploi...)
- Piscine
- Relais assistants maternels (siège ou permanence)
- Gendarmerie ou poste de police
- Centre de secours
- Ets d'accueil pour personnes handicapées (adultes et/ou enfants)
- Transport à la demande (desserte sur la commune)
- Desserte Fil Vert ou TER (desserte sur la commune)

+ L'ensemble des services de la gamme « pôles de proximité ».

➔ **25 pôles intermédiaires** = Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Château-Renault, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Cyr-sur-Loire, Sainte-Maure-de-Touraine / Noyant-de-Touraine, Descartes / Buxeuil, Langeais, Ligueil, Bourgueil, Saint-Avertin, Bléré / La Croix-en-Touraine, Montlouis-sur-Loire, Azay-le-Rideau / Cheillé, Luynes, Avoine / Beaumont-en-Véron, La Riche, Fondettes, Richelieu / Chaveignes, Neuillé-Pont-Pierre, Ballan-Miré, L'Île-Bouchard / Panzoult, Château-la-Vallière, Monts et Vouvray.

**Pôles supérieurs** (caractérisés par la présence de services peu courants et/ou rares) :

- Service d'urgence
- Médiathèque ou centre aquatique
- Salle de spectacle (capacité mini 400 places assises)
- Salle de cinéma (capacité mini 200 places assises)
- Centre hospitalier
- Lycée
- Hypermarché
- Centre de formation d'apprentis ou enseignement agricole
- Concentration de médecins spécialistes
- Réseau de transport en commun local
- Gare SNCF

+ L'ensemble des services de la gamme « pôles de proximité » et « pôles intermédiaires »

➔ **4 pôles supérieurs** = Tours, Loches / Beaulieu-lès-Loches, Amboise, Chinon / Saint-Benoît-la-Forêt.

Note : cette méthodologie a été développée à l'échelle du département pour les besoins de l'étude. A une plus grande échelle (contrat de pays), d'autres pôles auraient pu être sélectionnés (exemples : Ambillou, Manthelan...).

### 1-2-3 Le calcul des temps d'accès

Si à l'échelle urbaine, l'analyse des temps d'accès à pied ou en transport en commun sont pertinents, ils le sont beaucoup moins à l'échelle du département. Compte tenu de l'étendue du territoire d'étude, il a été décidé de traiter l'accessibilité physique aux services et équipements principalement par l'intermédiaire des temps d'accès routiers.

Ainsi, pour chaque carreau habité de 200 m de côté, il a été procédé au calcul des temps d'accès à l'équipement ou au service le plus proche. Dans certains cas, les calculs ont été effectués au service ou à l'équipement de rattachement (exemple : accès à sa mairie de résidence). Les temps d'accès aux équipements et services sont calculés à partir des distances routières fournies par le distancier Métric et représentent un trajet effectué par route en heures pleines.

Ces temps d'accès ont un caractère théorique dans la mesure où certains critères ne sont pas pris en compte dans la modélisation (recherche d'une place de stationnement, conditions météorologiques, feux de signalisation...). Par ailleurs, le consommateur ne va pas nécessairement au plus près s'il a le choix. Et en milieu urbain, notamment, d'autres facteurs interviennent dans les choix de la population (variété de l'offre de services de chaque domaine, desserte par les transports, saturation, coût...).

Ce type d'analyse permet cependant d'appréhender les différences qui peuvent exister en matière d'accessibilité entre les territoires et, le cas échéant, d'identifier les espaces présentant des problématiques d'accessibilité.

#### 1-2-4 Des enjeux différents selon l'échelle d'analyse

Compte tenu de l'échelle d'analyse, les résultats présentés dans ce document revêtent un caractère global. La notion d'enjeux différenciés selon l'échelle d'analyse implique que, même au cœur des agglomérations où l'accessibilité aux services et équipements est jugée satisfaisante, il peut exister des espaces auxquels il faut porter une attention particulière. C'est le cas, par exemple, des quartiers prioritaires de la politique de la ville au sein desquels l'État souhaite développer la mobilité et améliorer l'accès aux services de proximité.

#### 1-2-5 Une boîte à outils destinée aux territoires

Compte tenu de la multitude des problématiques, projets et enjeux locaux ainsi que la nécessité pour un grand nombre de collectivités de mettre en œuvre un contrat de ruralité dès 2017, l'Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine propose de mettre à la disposition des territoires l'ensemble des données collectées dans le cadre du SDAASP ainsi que différents outils cartographiques sur une plate-forme OpenData : [www.economie-touraine.com/sdaasp37](http://www.economie-touraine.com/sdaasp37)



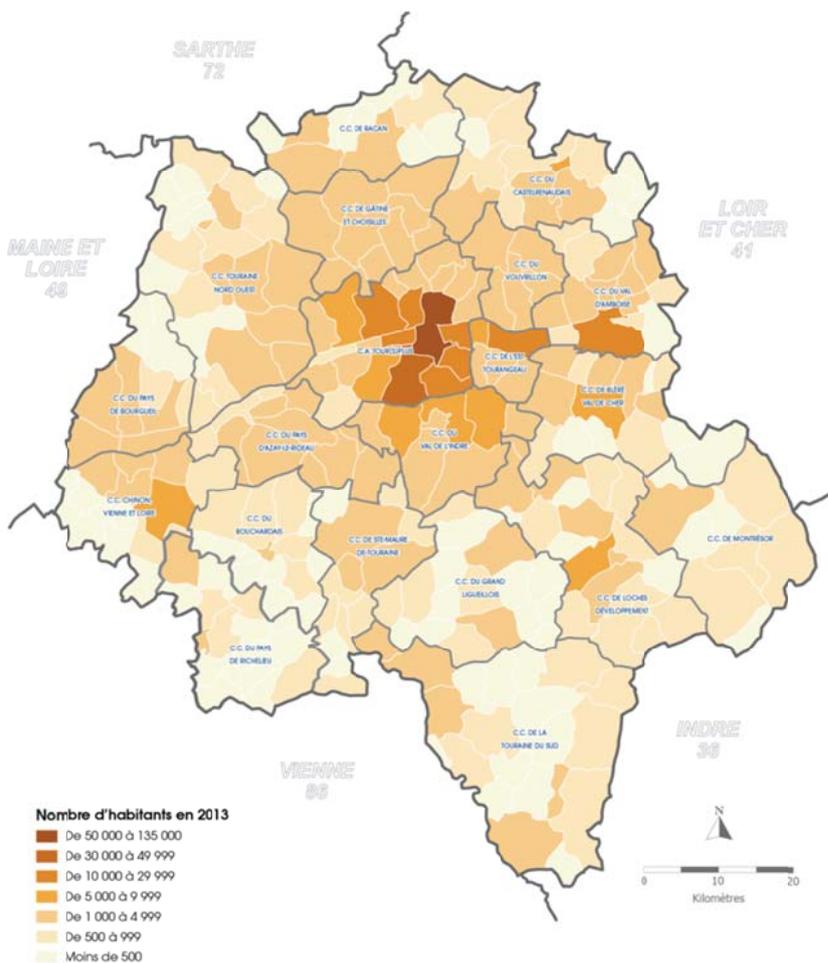
## 2 - ÉLÉMENTS DE CADRAGE SOCIODEMOGRAPHIQUES

Densité de population, distribution géographique des habitants, évolution démographique, migrations domicile-travail, attractivité des pôles d'emplois, structure par âge, niveaux de revenus des territoires sont autant d'éléments à prendre en compte dans le cadre d'analyses portant sur l'accessibilité des services et équipements. La nécessité de leur intégration et leur impact dans l'analyse varient en fonction de la taille et des enjeux propres au territoire étudié.

### 2-1 Près de la moitié de la population départementale au sein de Tour(s)plus

En Indre-et-Loire, la population est particulièrement concentrée au sein du pôle urbain de Tours. En 2013, le périmètre de la Communauté d'Agglomération Tour(s)plus (22 communes) représente 48,3 % de la population départementale. En considérant l'unité urbaine de Tours (36 communes), cette part s'élève à 58,4 %.

Carte 2 : population des communes d'Indre-et-Loire en 2013

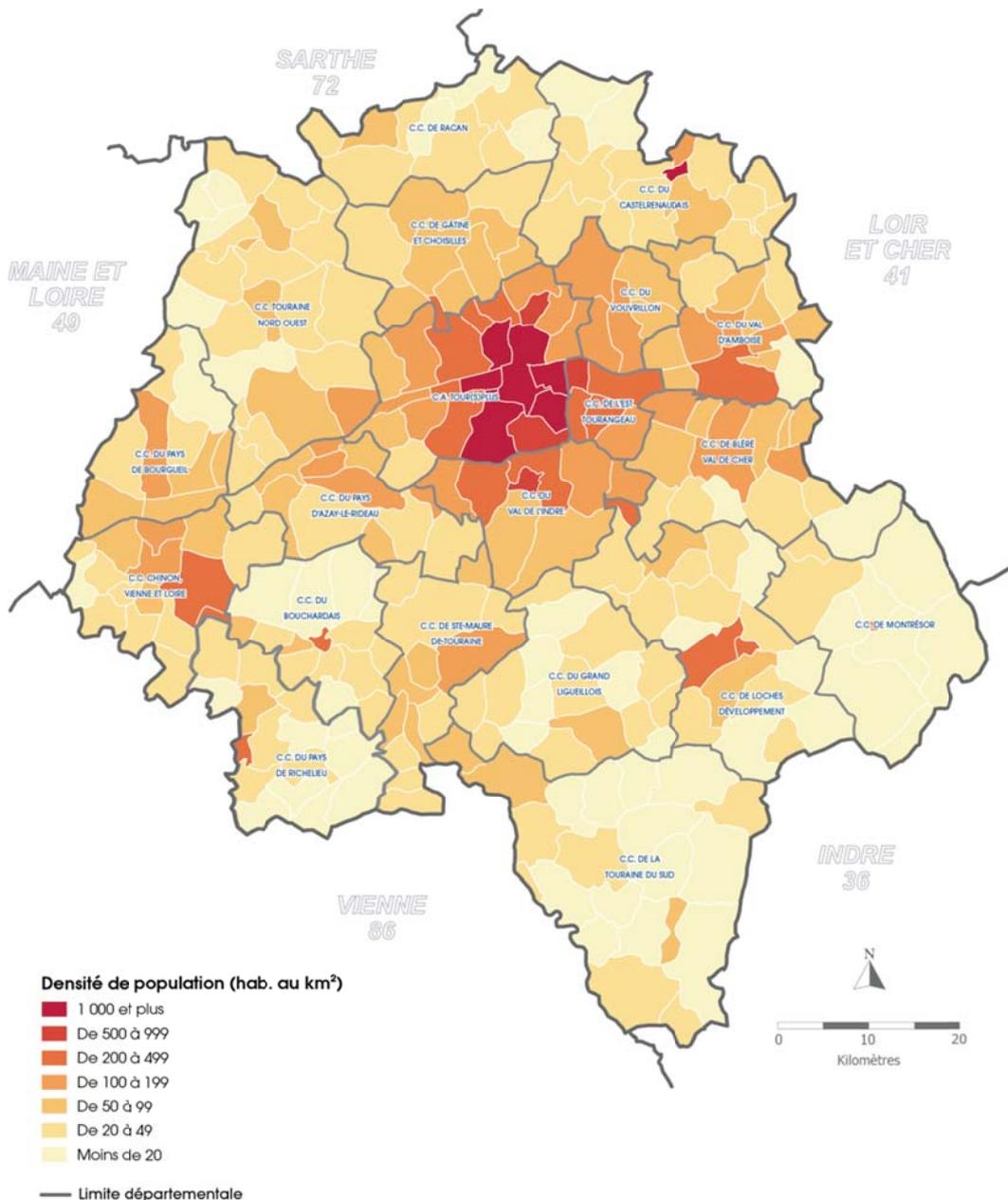


Source : Insee - RP 2013. Cartographie : OE2T, juillet 2016.

## 2-2 La densité de population : un facteur déterminant d'accessibilité aux services

Plusieurs études récentes publiées par l'Insee démontrent qu'entre les communes les plus densément peuplées et celles qui le sont le moins, les temps d'accès moyens aux principaux services de la vie courante peuvent varier du simple au triple.

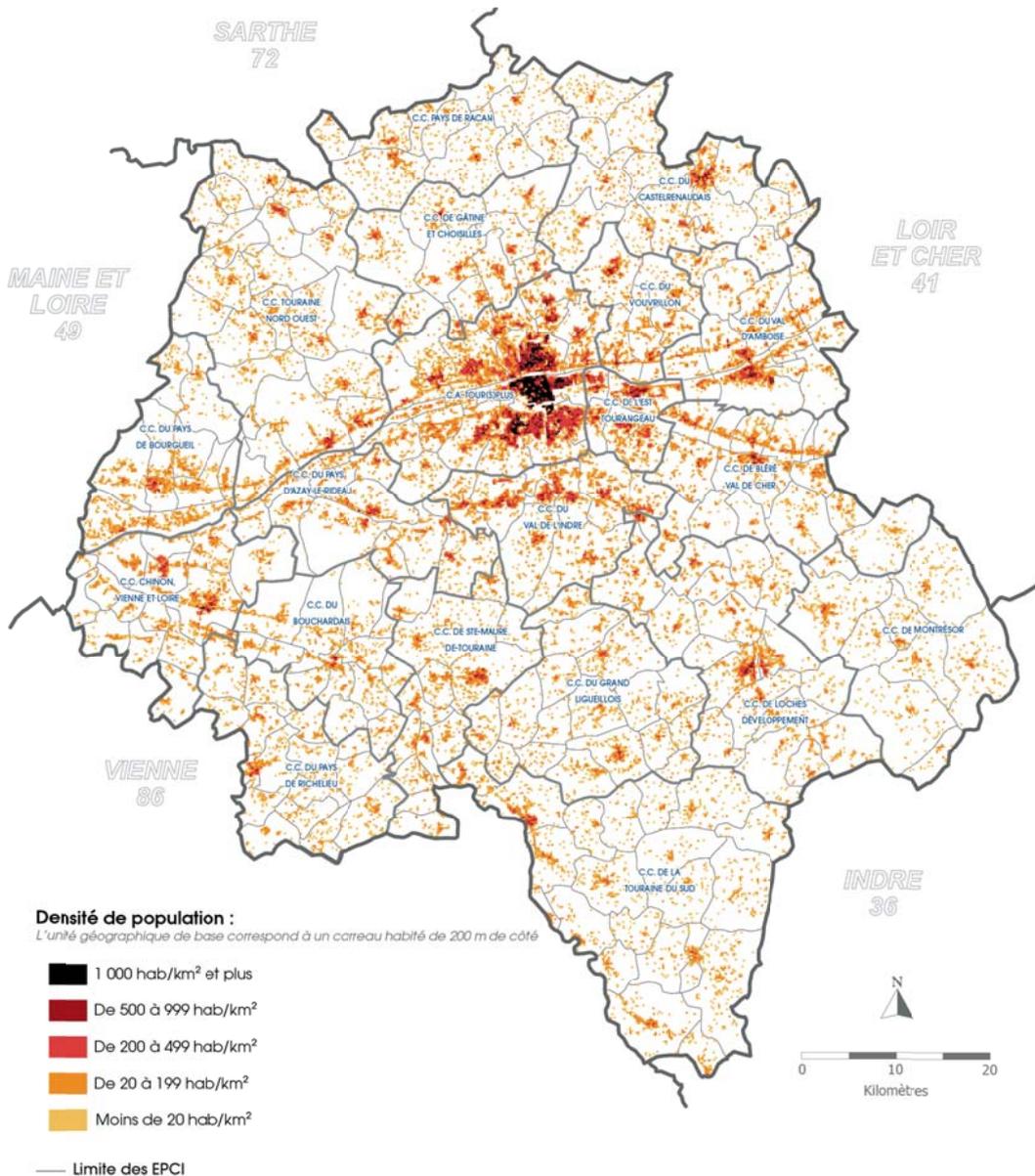
Carte 3 : densité de population des communes d'Indre-et-Loire en 2013



Source : Insee - RP 2013. Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, juin 2016.

L'utilisation des carreaux habités permet de mettre en relief la distribution réelle de la population sur le territoire ainsi que les situations différentes en matière d'accessibilité qui peuvent coexister au sein d'une même commune.

Carte 4 : densité de population des communes d'Indre-et-Loire en 2013

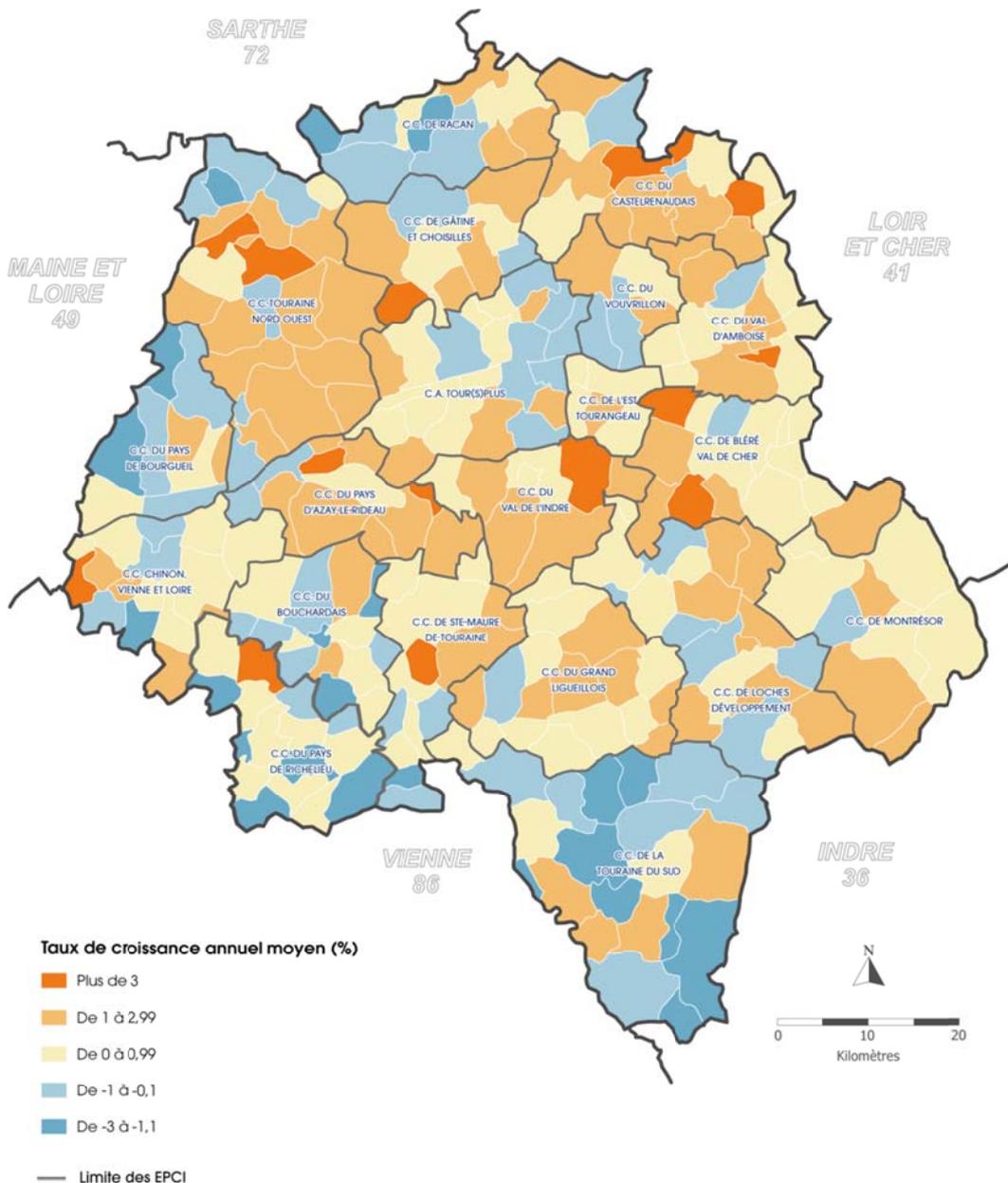


Source : INSEE, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010. Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, juin 2016.

## 2-3 Une croissance démographique qui profite essentiellement aux espaces péri-urbains

Entre 2008 et 2013, la population d'Indre-et-Loire a cru de 14 846 habitants. Une croissance démographique essentiellement due au dynamisme de l'aire urbaine de Tours qui enregistre, à elle seule, une augmentation de 13 797 habitants, soit 93 % du total. Au sein de cette dernière, ce sont surtout les espaces péri-urbains qui ont bénéficié de cette hausse de la population.

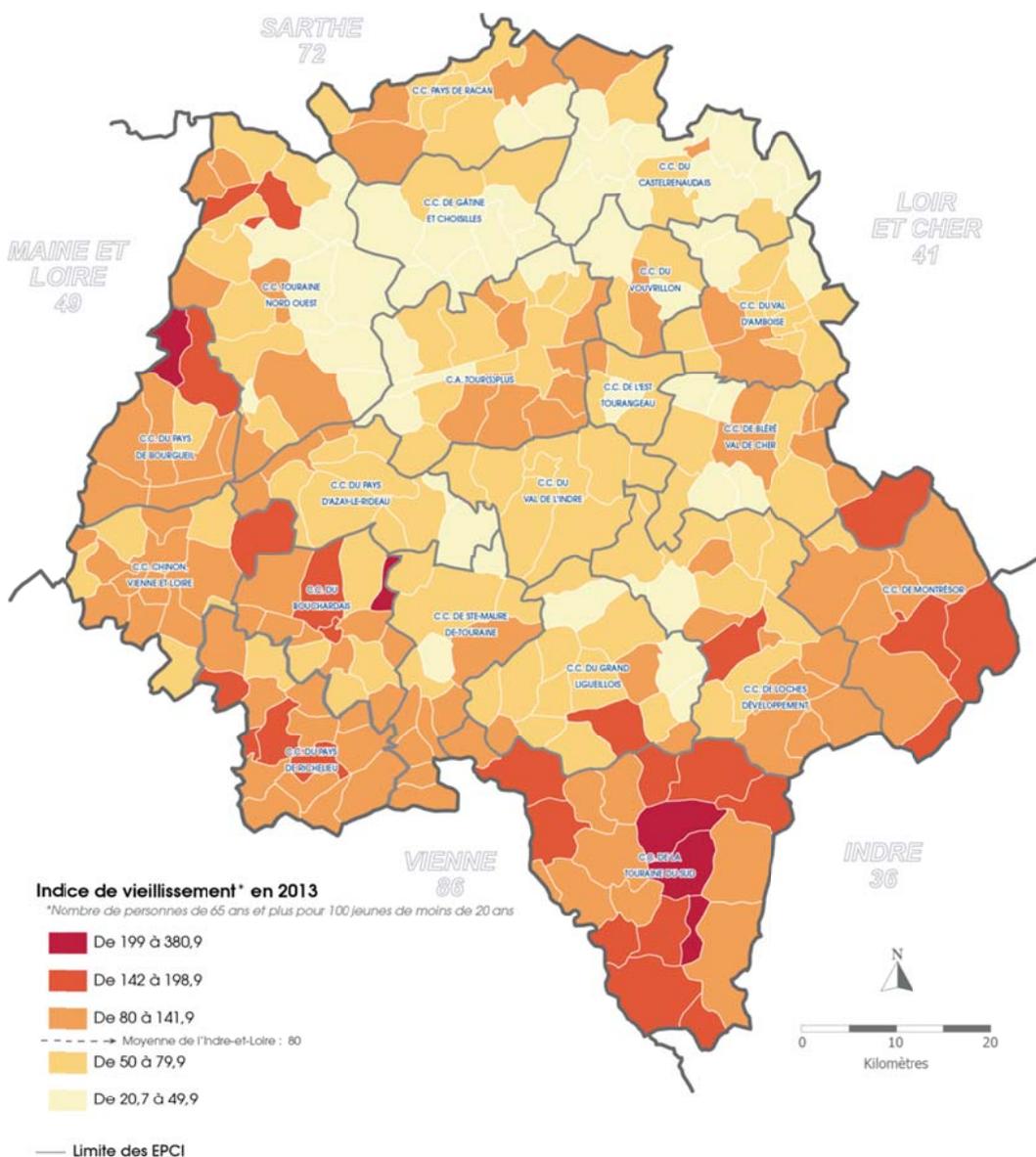
Carte 5 : évolution de la population des communes d'Indre-et-Loire entre 2008 et 2013



## 2-4 Un vieillissement de la population plus marqué dans les territoires de faible densité

Entre 2008 et 2013, la part représentée par les habitants de 60 ans et plus est passée de 23,2 % à 25,7 %. Toutefois, le vieillissement est inégal selon les territoires et demeure plus marqué dans la moitié sud du département. En effet, la population est plus âgée dans les zones d'emploi de Loches et Chinon pour lesquelles les 60 ans et plus représentent respectivement 30,2 % et 33,1 % de la population.

Carte 6 : indice de vieillissement des communes d'Indre-et-Loire en 2013

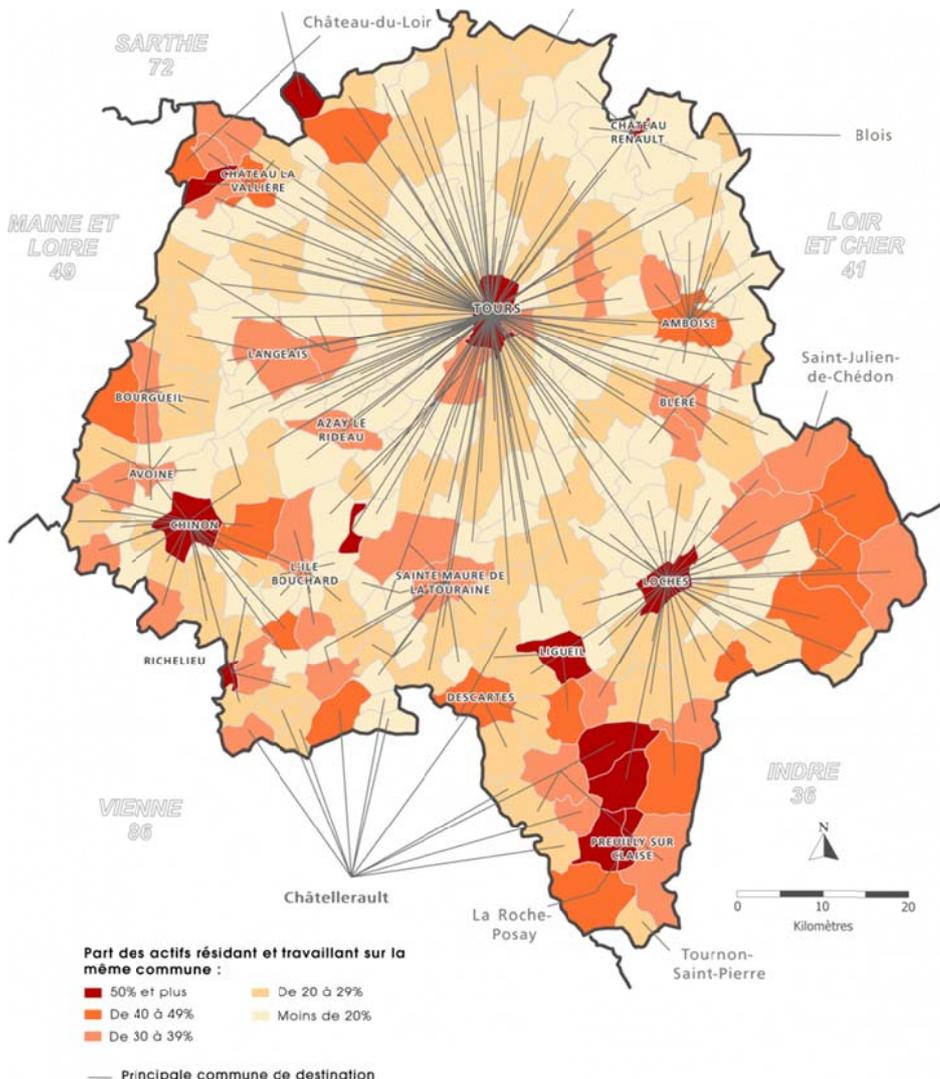


Sources : OE2T, Insee - RP 2013. Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, juin 2016.

## 2-5 La mobilité professionnelle participe à la déconnexion lieux de résidence / lieu de « consommation » des services

L'analyse des trajets domicile-travail permet de mieux appréhender l'attractivité des pôles d'emploi, d'identifier les territoires sur lesquels elle s'exerce et de mesurer les déplacements générés. En matière d'accessibilité, les actifs occupés peuvent profiter de leur trajet domicile-travail pour accéder à certains services et équipements. Ainsi, il est nécessaire de considérer que l'accessibilité aux services et équipements est mécaniquement améliorée pour la catégorie des résidents actifs occupés. En Indre-et-Loire, 67 % des actifs occupés (soit 164 600 personnes) ne travaillent pas sur leur commune de résidence ce qui a pour conséquence de renforcer l'attractivité des pôles d'emplois et de fragiliser les territoires résidentiels.

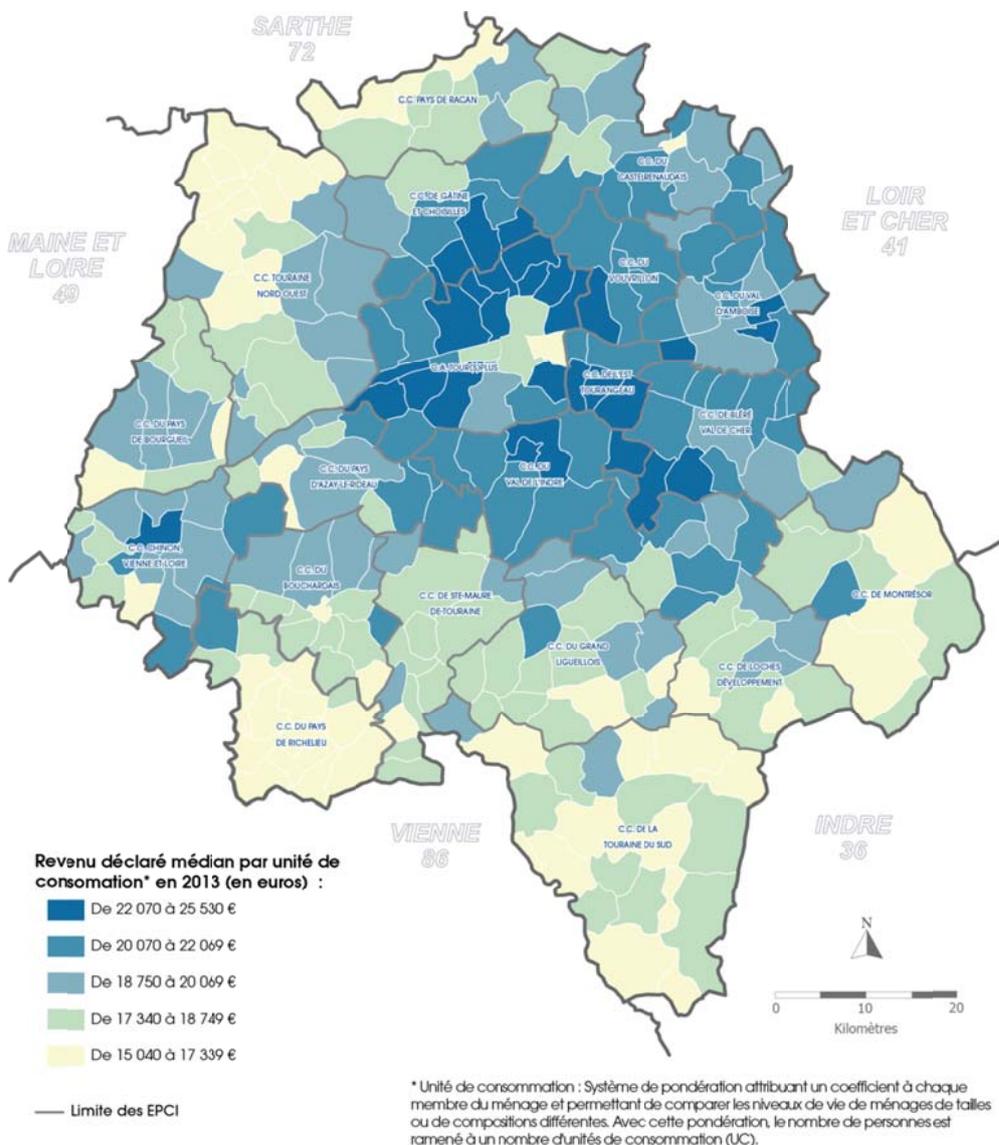
Carte 7 : part des actifs travaillant dans leur commune de résidence et commune principale de destination



## 2-6 Des territoires inégaux face à la distribution des revenus

En matière de distribution des revenus, l'aire urbaine de Tours présente une disposition concentrique assez classique. La première couronne - et principalement le territoire situé au nord de la Loire - est constituée des communes résidentielles avec des revenus plus élevés. Puis, progressivement, le revenu médian diminue avec la distance à la ville centre. Globalement - et à l'exception de St-Pierre-des-Corps, Château-Renault et l'Île-Bouchard -, les revenus médians les moins élevés s'observent au sein des communes rurales peu polarisées.

Carte 8 : part des actifs travaillant dans leur commune de résidence et commune principale de destination



Sources : Insee-DGFP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal. Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, octobre 2016.

## 2-7 Des territoires peu densément peuplés qui cumulent les facteurs de fragilité

En Indre-et-Loire, 40 % de la population réside au sein d'un espace densément peuplé et 42 % dans un espace peu ou très peu dense. A l'échelle départementale, les temps d'accès aux services et équipements de la vie courante sont globalement bons même si des différences existent entre les territoires. Les habitants résidant dans des espaces densément peuplés et fortement urbanisés en sont très proches alors que les territoires ruraux les moins polarisés et certains espaces péri-urbains enregistrent des temps d'accès plus longs. Ainsi, au-delà des variations en matière d'accessibilité physique, certains espaces cumulent les facteurs de fragilité du fait, notamment, de l'existence d'une forte corrélation entre faible densité de population, vieillissement et faibles revenus. C'est au sein de ces espaces que les enjeux sont les plus prégnants.

## 2-8 Des territoires bien équipés et un temps moyen d'accès le plus faible de la région Centre – Val de Loire selon l'Insee

### 2-8-1 L'accessibilité aux équipements dans l'Indre-et-Loire - Insee Flash n°17

Dans ce document (cf. annexes), publié en février 2016, l'auteure démontre la corrélation existante entre accessibilité et densité de population. Il y est indiqué qu'en Indre-et-Loire, avec quatre minutes en moyenne, le temps d'accès des habitants à un panier d'équipements et services répondant aux besoins de la vie courante est le plus faible des départements de la région. L'étude indique, par ailleurs, que les communes d'Indre-et-Loire sont en moyenne mieux équipées qu'au niveau régional.

### 2-8-2 Des équipements et services inégalement répartis en Centre - Val de Loire - Insee Analyses n°17

Dans ce document (cf. annexes), publié en juillet 2015, les analyses réalisées à l'échelle des bassins de vie portent sur 3 paniers correspondant aux besoins de 3 types de population : les jeunes de 18 à 25 ans («jeunes»), la population de 26 à 64 ans («actifs») et les 75 ans et plus («seniors»). Cette approche par public fait apparaître les espaces présentant des déficits d'équipement pour chacun des trois types de public.

- Le niveau d'équipement destiné aux « jeunes » est jugé réduit dans les bassins de vie de l'Île-Bouchard, Ligueil et Neuillé-Pont-Pierre.
- Le niveau d'équipement destiné aux « actifs » est jugé réduit dans le bassin de vie de Neuillé-Pont-Pierre.
- Le niveau d'équipement destiné aux « actifs » est jugé réduit dans les bassins de vie de Monts, l'Île-Bouchard, Richelieu et Ligueil.

### 3 - LES POLES DE SERVICES : DES LIEUX D'ANIMATION DE L'ESPACE ENVIRONNANT

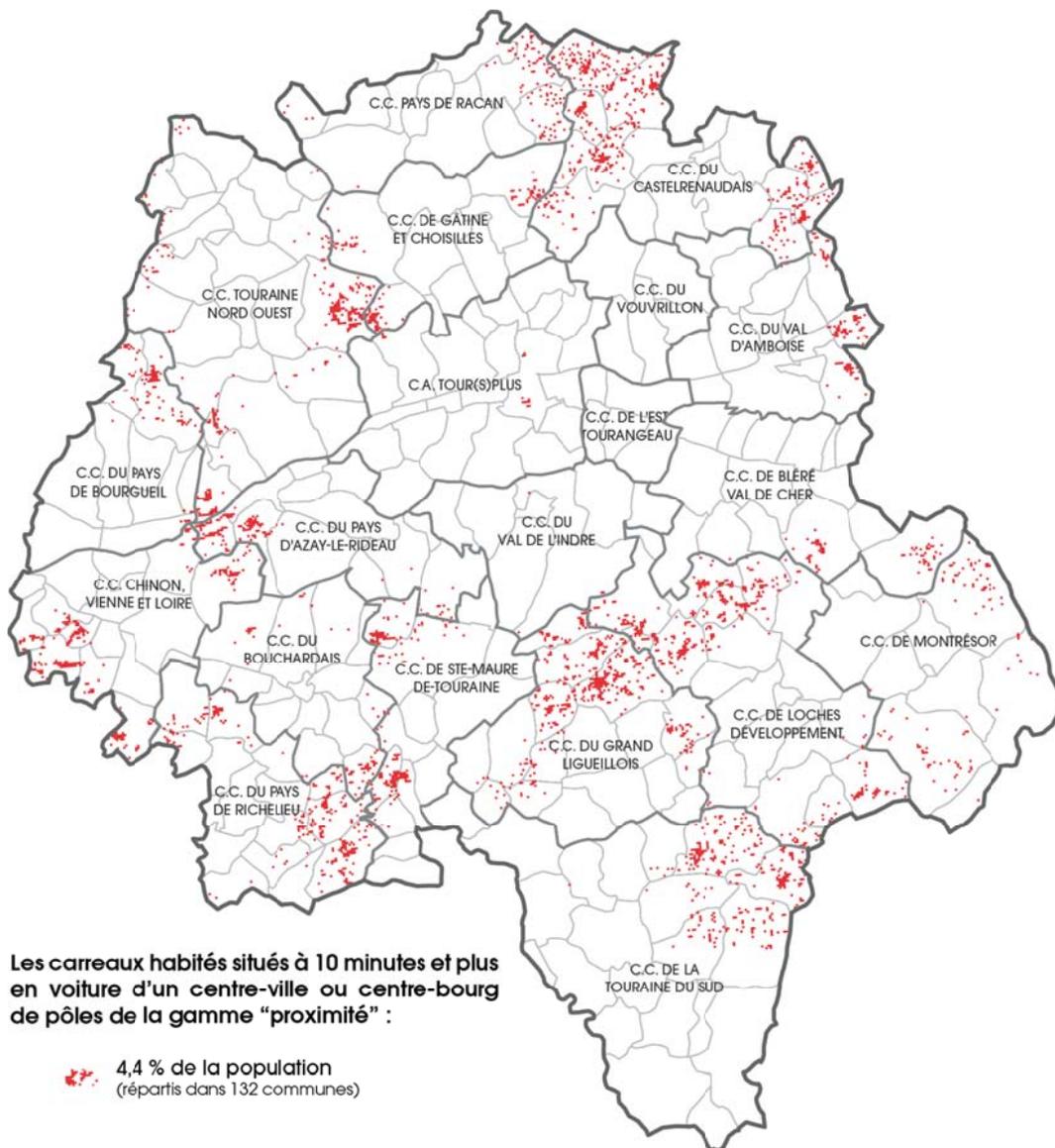
#### 3-1 Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « proximité »

Carte 9 : Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « proximité »



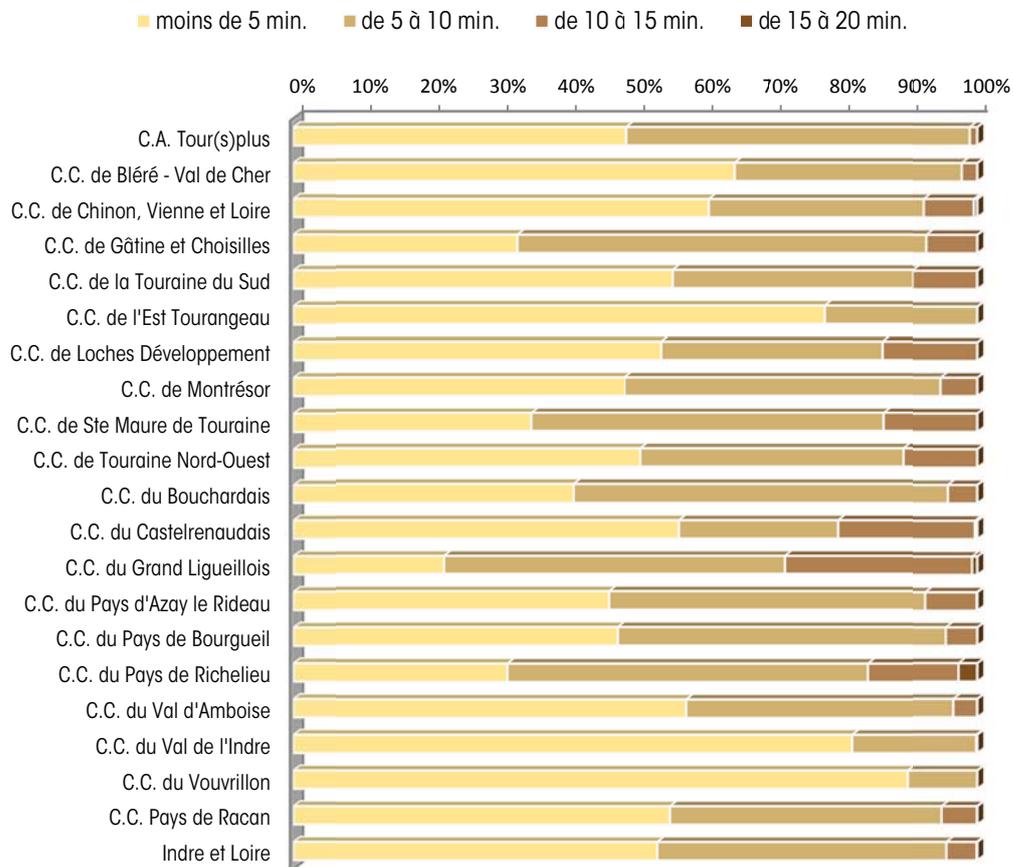
Les communes composant les 61 pôles de la gamme « proximité » concentrent 76,1 % de la population départementale et 77,3 % des services et équipements recensés.

Localisation des territoires situés à 10 minutes et plus d'un centre-bourg ou centre-ville d'un pôle de la gamme « proximité » :



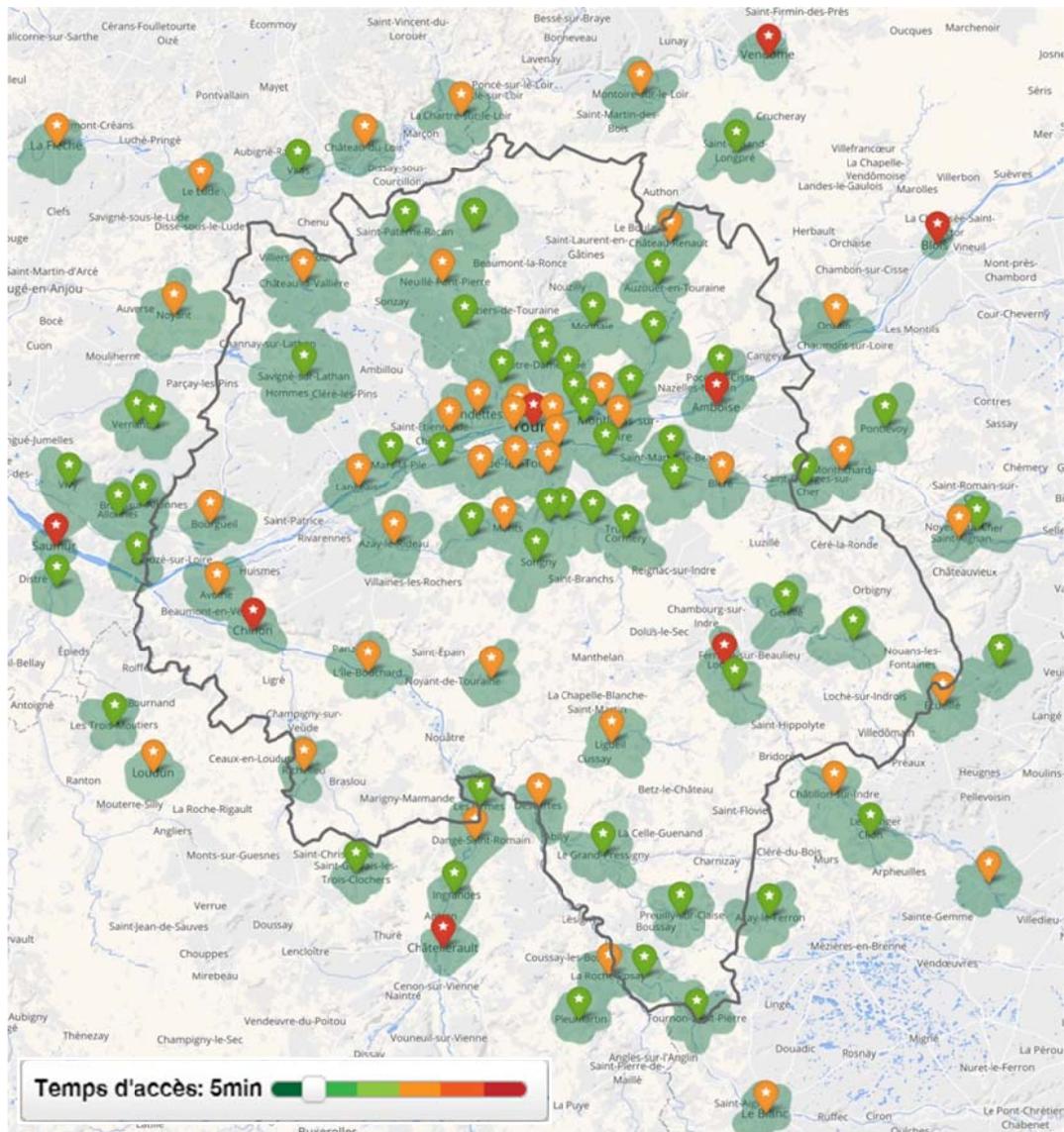
Les territoires situés à 10 minutes et plus d'un centre-bourg ou centre-ville d'un pôle de la gamme « proximité » (voir ci-dessus) représentent 4,4 % de la population. En considérant les trajets de 15 minutes et plus, cette part ne s'élève plus qu'à 0,1 %

Graphique 1 : Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « proximité » à l'échelle des EPCI



A l'échelle des EPCI, c'est la C.C. du Grand Ligueillois qui enregistre le temps d'accès moyen le plus élevé. Les C.C. du Pays d'Azay le Rideau, du Bouchardais, du Castelrenaudais, de Gâtine et Choisilles, de Ste Maure de Touraine et du Pays de Richelieu enregistrent également temps d'accès moyen supérieur à 5 min.

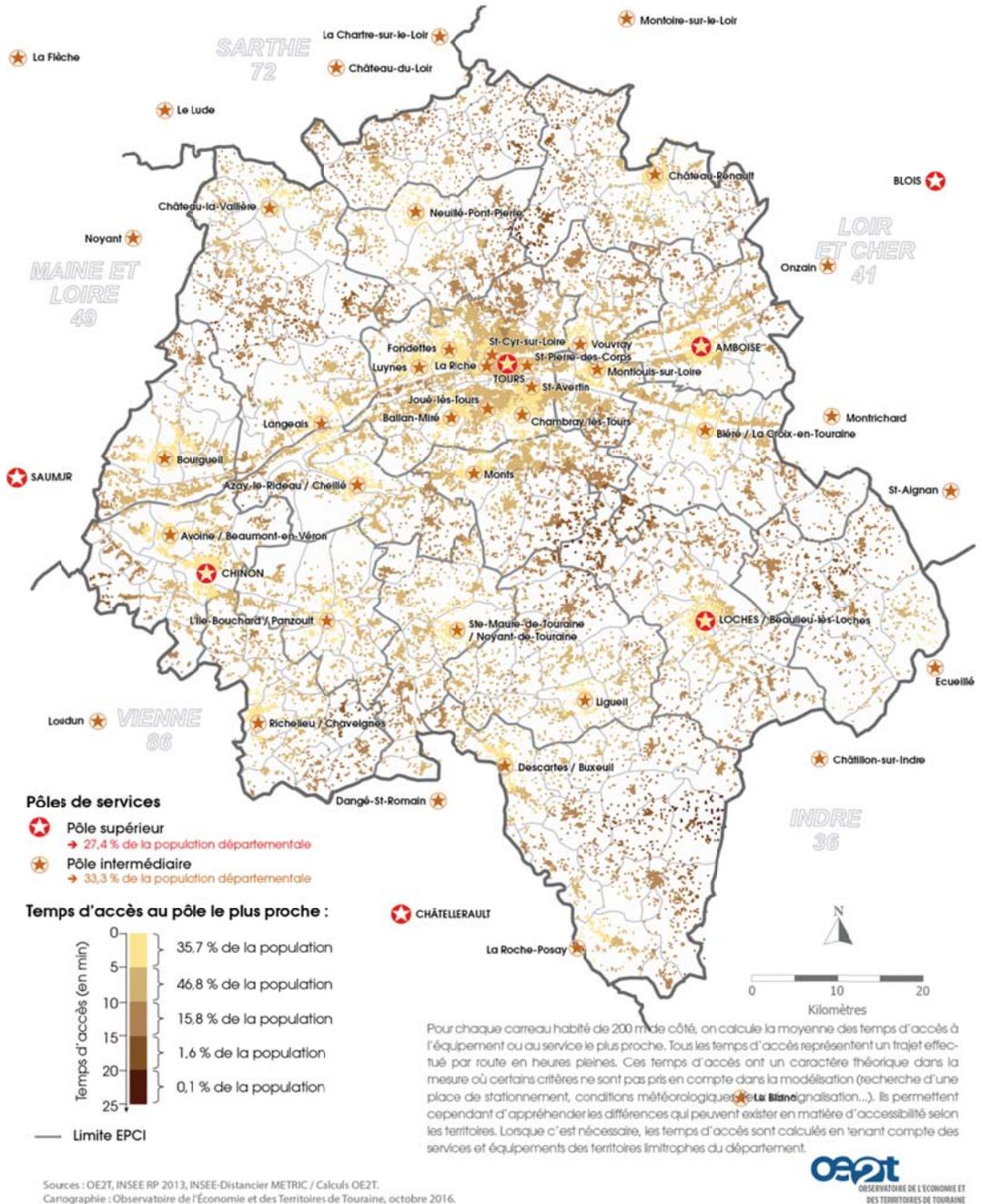
Carte 10 : Les territoires situés à moins de 5 minutes en voiture aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « proximité »



En matière d'accessibilité routière, 53 % de la population départementale réside à moins de 5 minutes en voiture du centre-bourg ou centre-ville du pôle de la gamme « proximité » le plus proche et cette part s'élève à plus de 95 % si on considère un temps de trajet de 10 minutes.

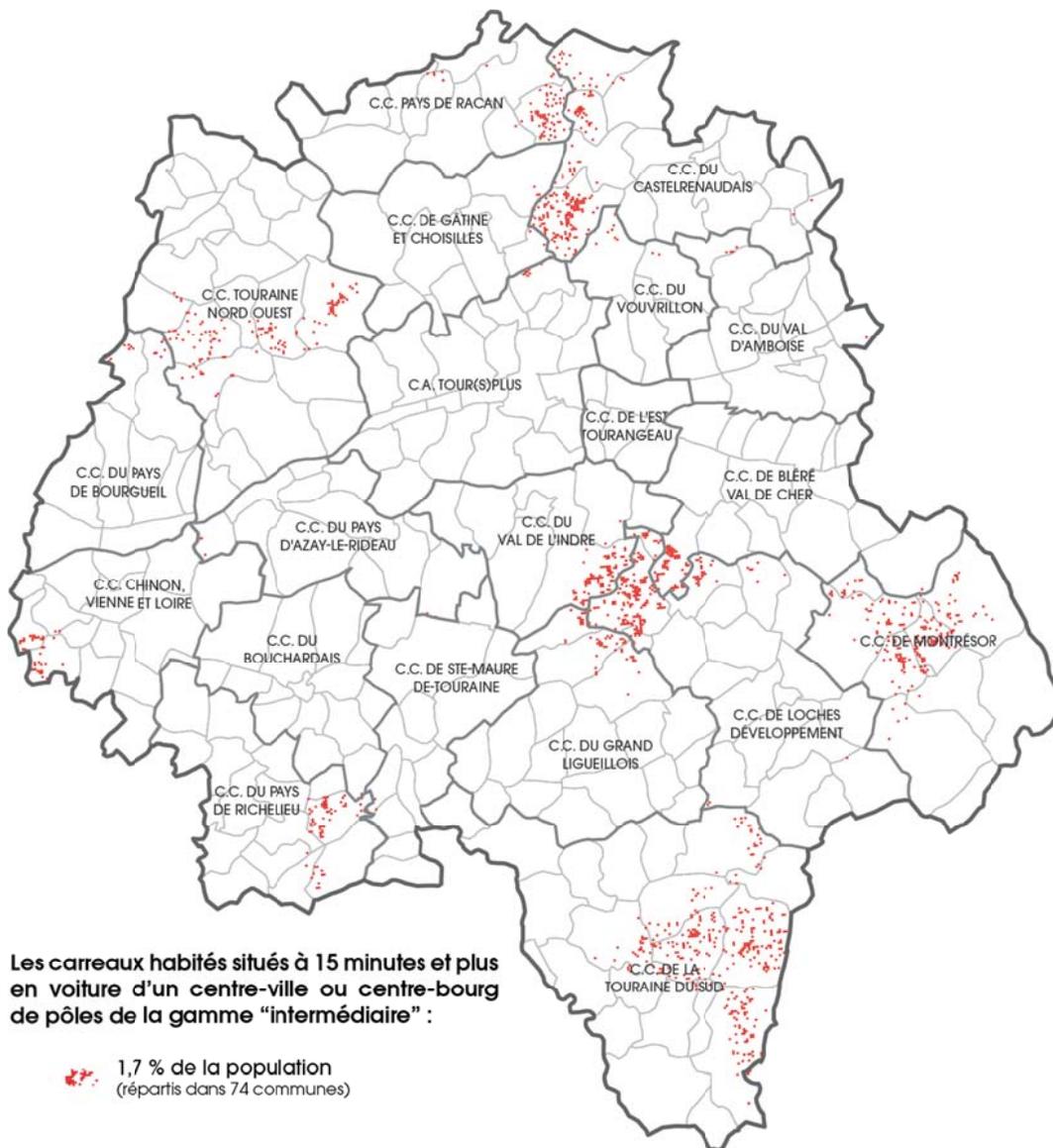
### 3-2 Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « intermédiaire »

Carte 11 : Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « intermédiaire »



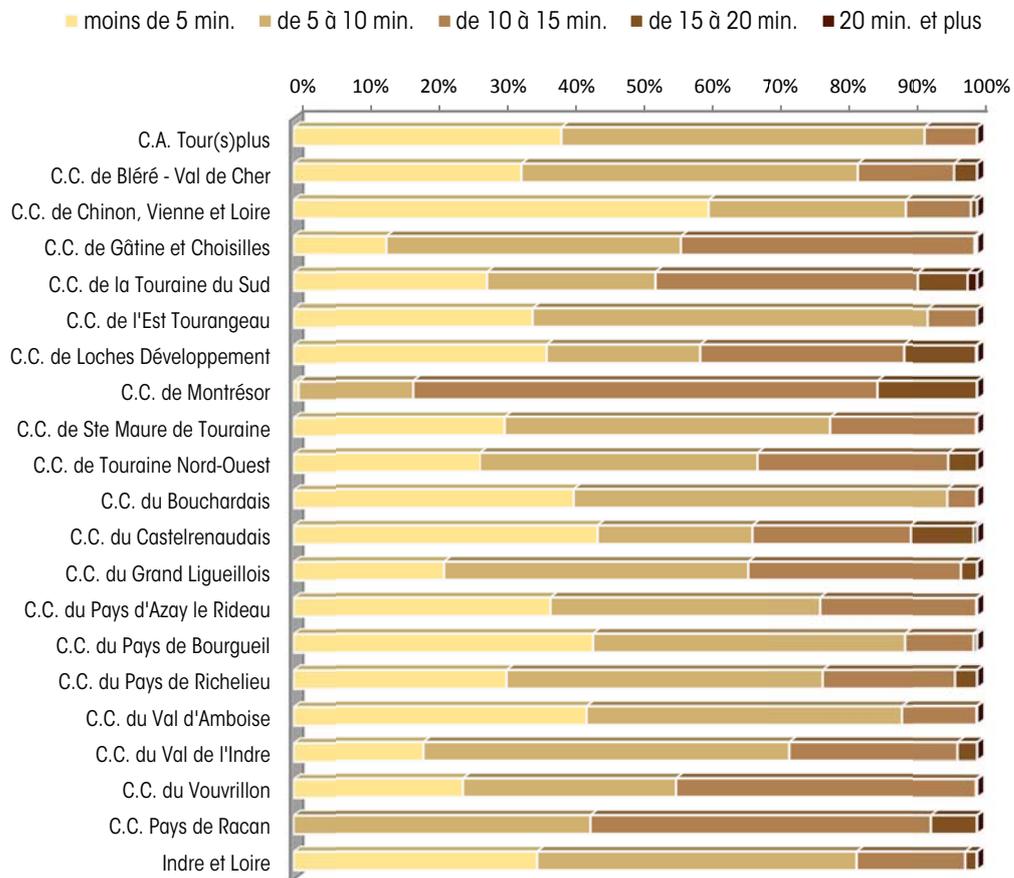
Les communs composants les 29 pôles de la gamme « intermédiaire » concentrent 60,8 % de la population départementale et 60,6 % des services et équipements recensés.

Localisation des territoires situés à 15 minutes et plus d'un centre-bourg ou centre-ville d'un pôle de la gamme « intermédiaire » :



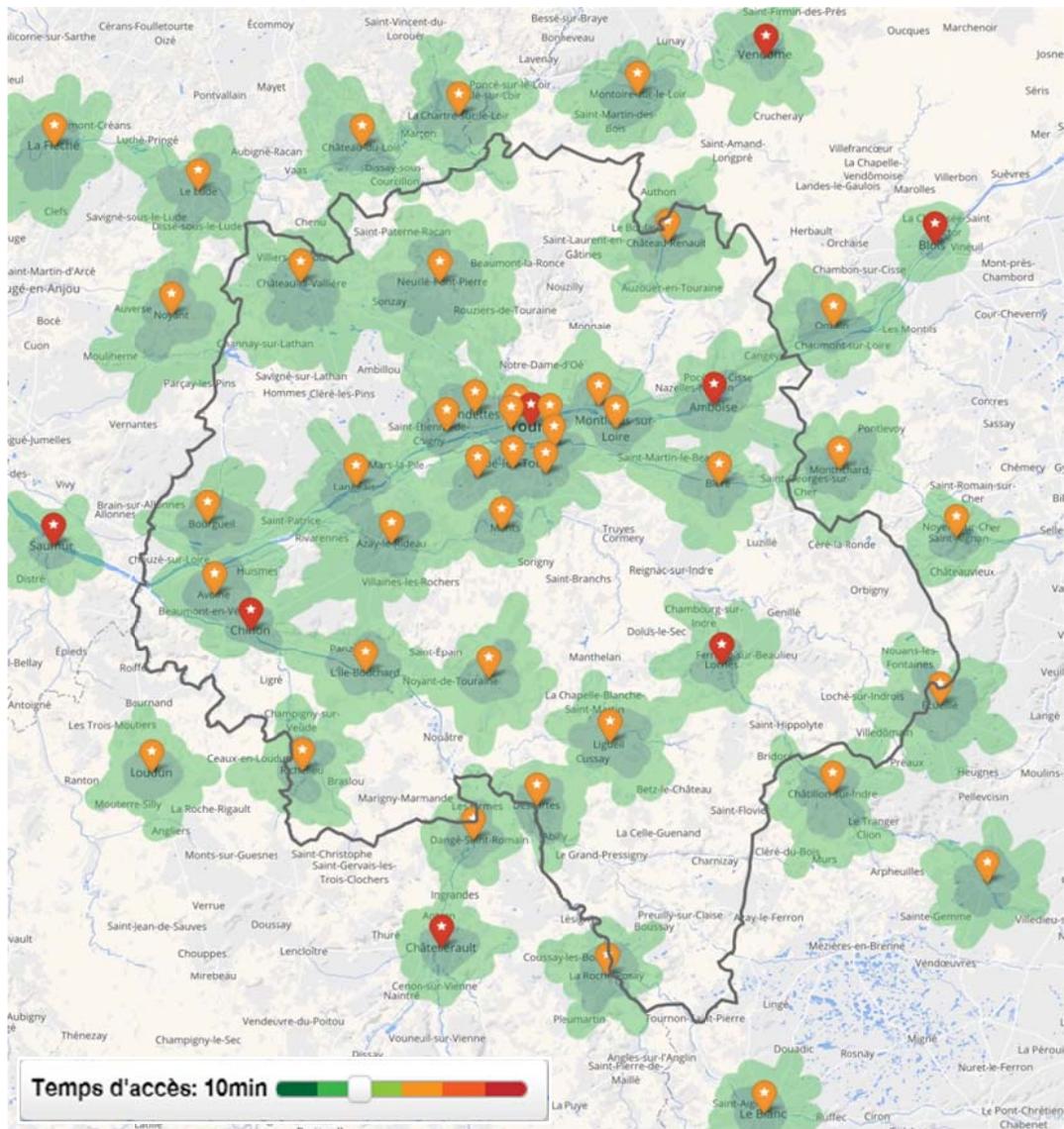
Les territoires situés à 15 minutes et plus d'un centre-bourg ou centre-ville d'un pôle de la gamme « intermédiaire » (voir ci-dessus) représentent 1,7 % de la population. En considérant les trajets de 20 minutes et plus, cette part ne s'élève plus qu'à 0,1 %.

Graphique 2 : Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « intermédiaire » à l'échelle des EPCI



A l'échelle des EPCI, les 2 territoires qui présentent des temps d'accès moyens supérieurs à 10 minutes sont les C.C. de Montrésor (12 minutes) et Pays de Racan (10,3 minutes).

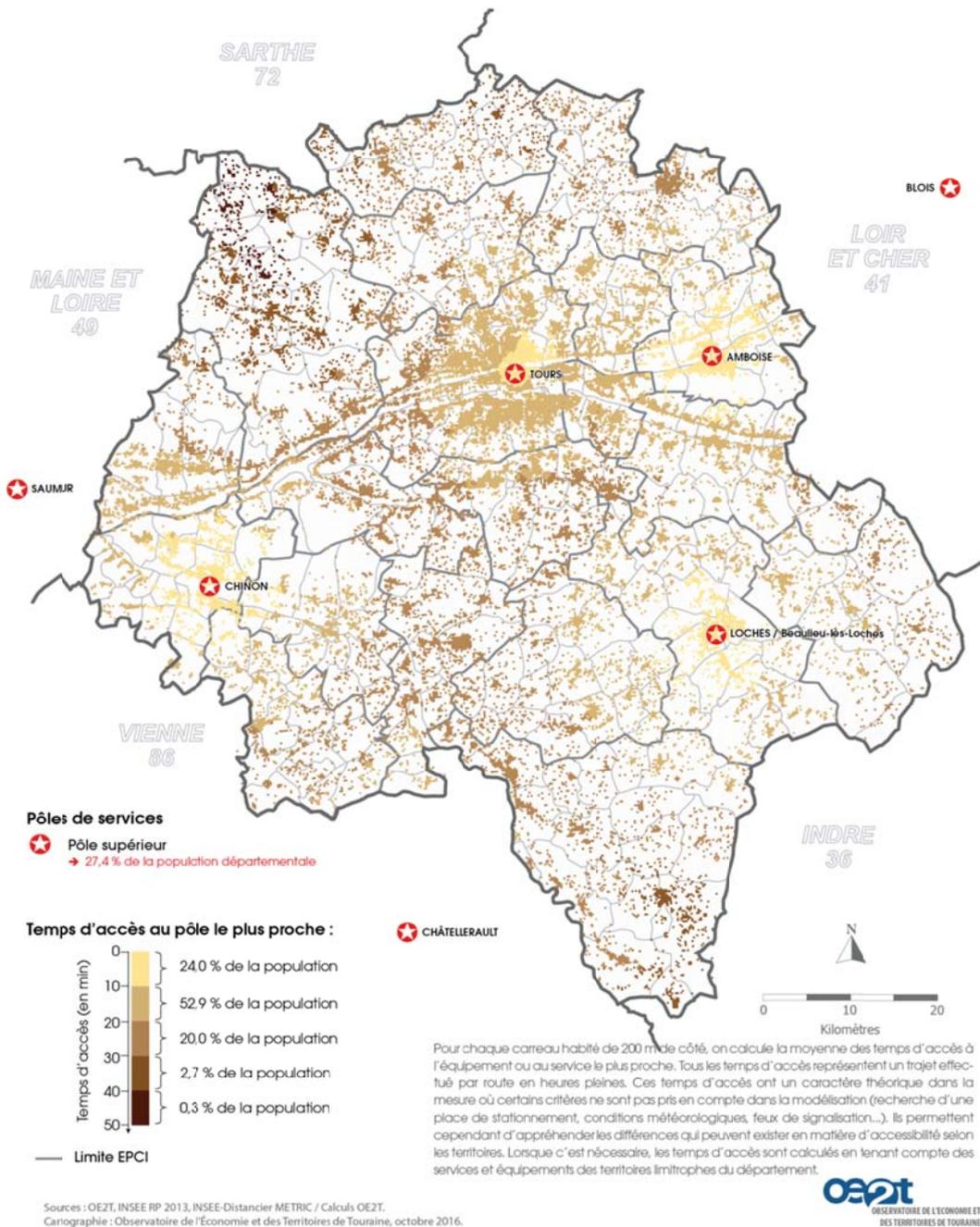
Carte 12 : Les territoires situés à moins de 10 minutes en voiture aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « intermédiaire »



En matière d'accessibilité routière, 82 % de la population départementale réside à moins de 10 minutes en voiture du centre-bourg ou centre-ville du pôle de la gamme « intermédiaire » le plus proche et cette part s'élève à plus de 98 % si on considère un temps de trajet de 15 minutes.

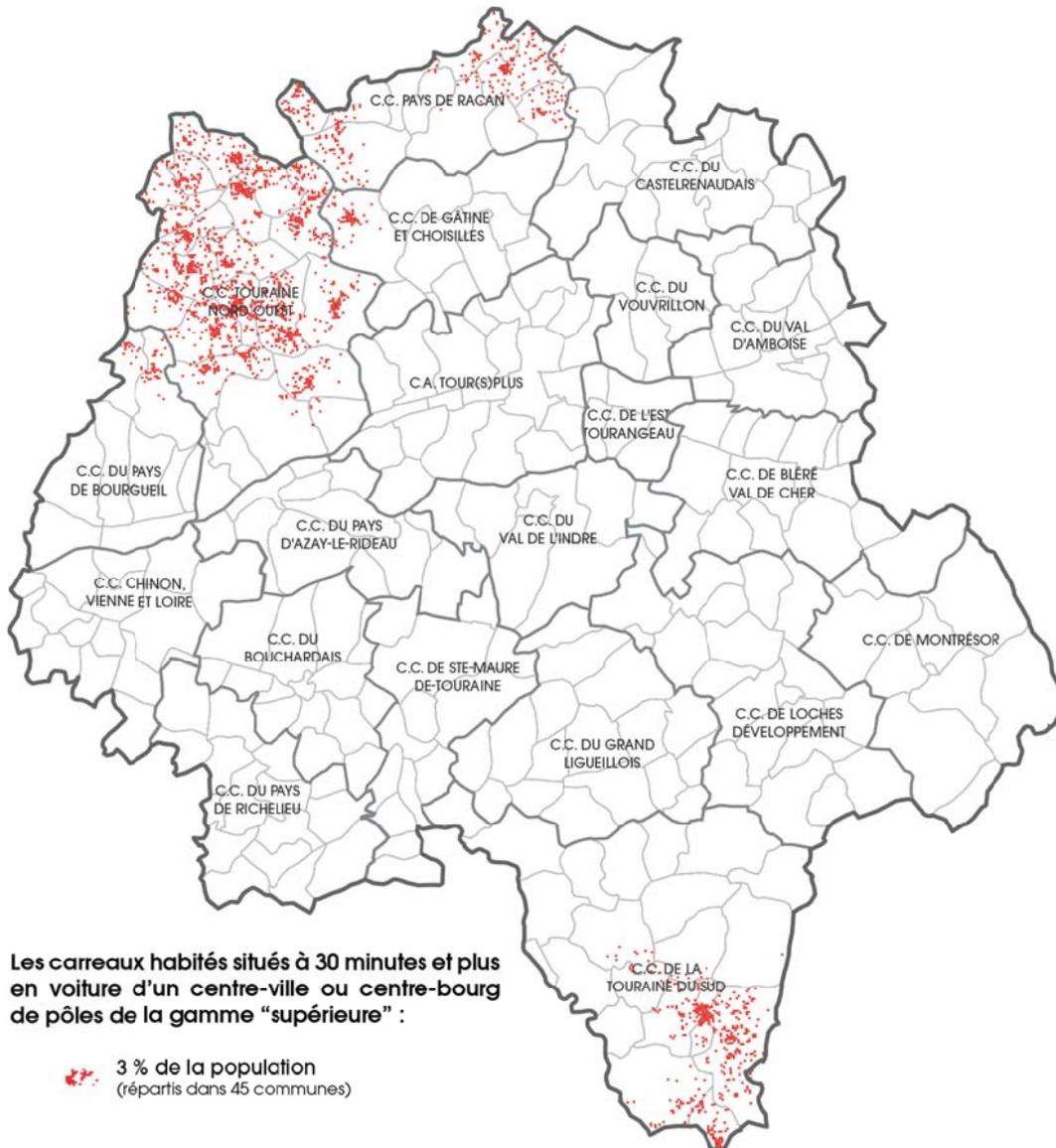
### 3-3 Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de la gamme « supérieure »

Carte 13 : Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « supérieure »



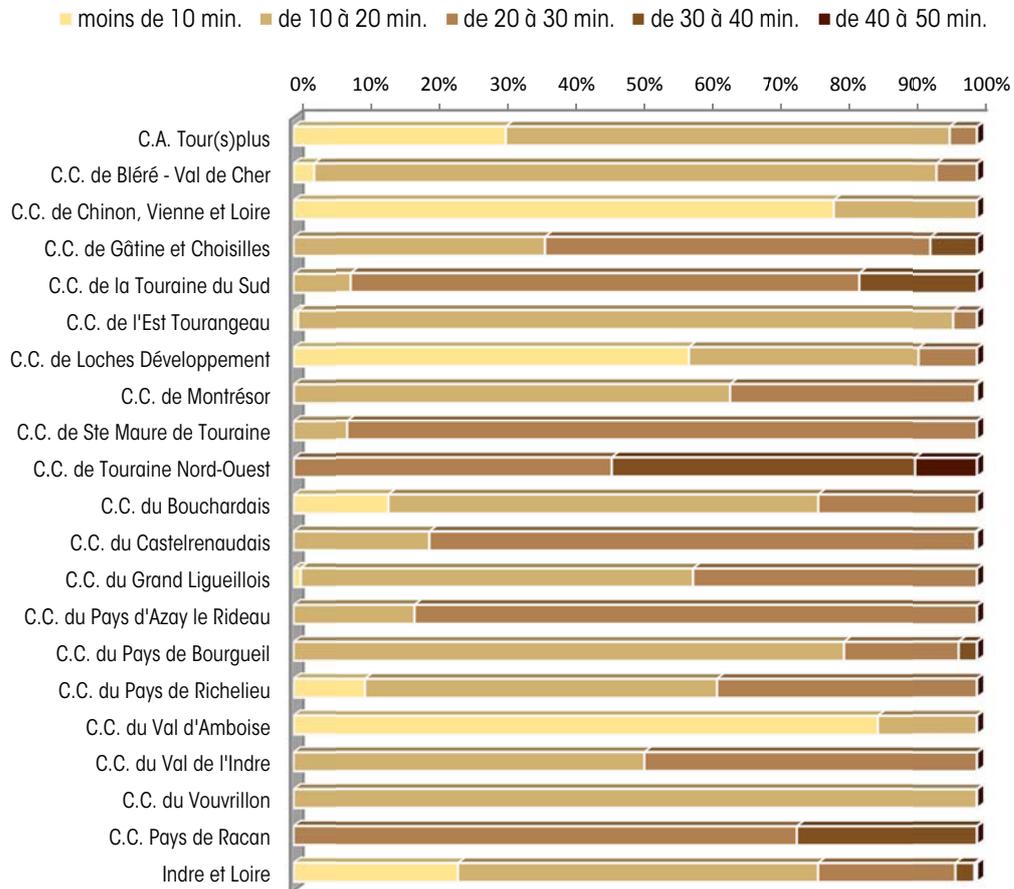
Les communes composant les 4 pôles de la gamme « supérieure » concentrent 27,5 % de la population départementale et 25,5 % des services et équipements recensés.

Localisation des territoires situés à 30 minutes et plus d'un centre-bourg ou centre-ville d'un pôle de la gamme « supérieure » :



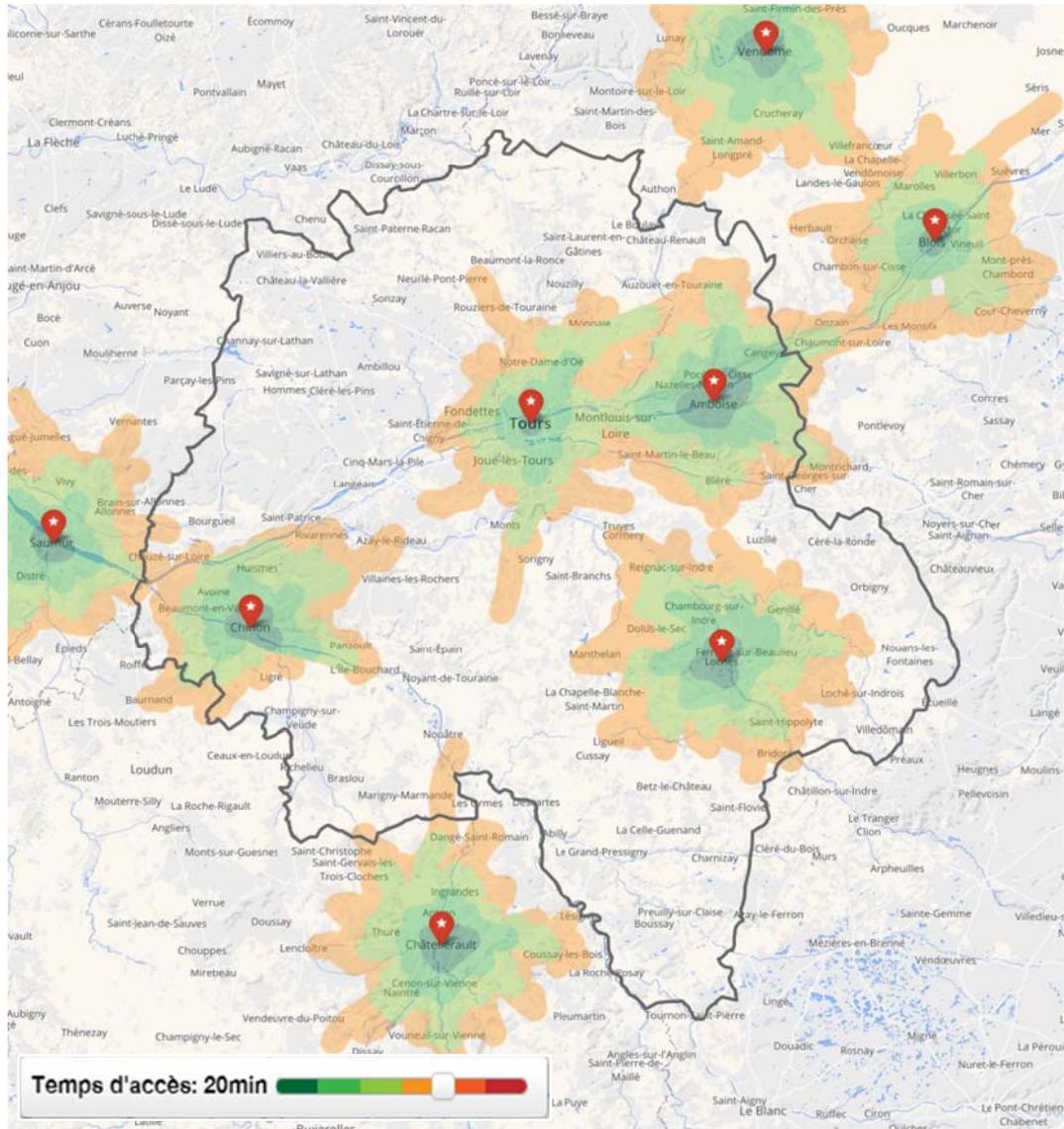
Les territoires situés à 30 minutes et plus d'un centre-bourg ou centre-ville d'un pôle de la gamme « supérieure » (voir ci-dessus) représentent 3 % de la population. En considérant les trajets de 40 minutes et plus, cette part ne s'élève plus qu'à 0,3 %.

Graphique 3 : Temps d'accès aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « supérieure » à l'échelle des EPCI



A l'échelle des EPCI, les territoires présentant des temps d'accès moyens supérieurs à 20 minutes sont nombreux : C.C. du Castelrenaudais, C.C. de Gâtine et Choisilles, C.C. du Pays d'Azay le Rideau, C.C. de Ste-Maure-de-Touraine, C.C. de la Touraine du Sud, C.C. Pays de Racan et C.C. de Touraine Nord-Ouest qui enregistre, d'ailleurs, le temps d'accès moyen le plus élevé (supérieur à 30 minutes !).

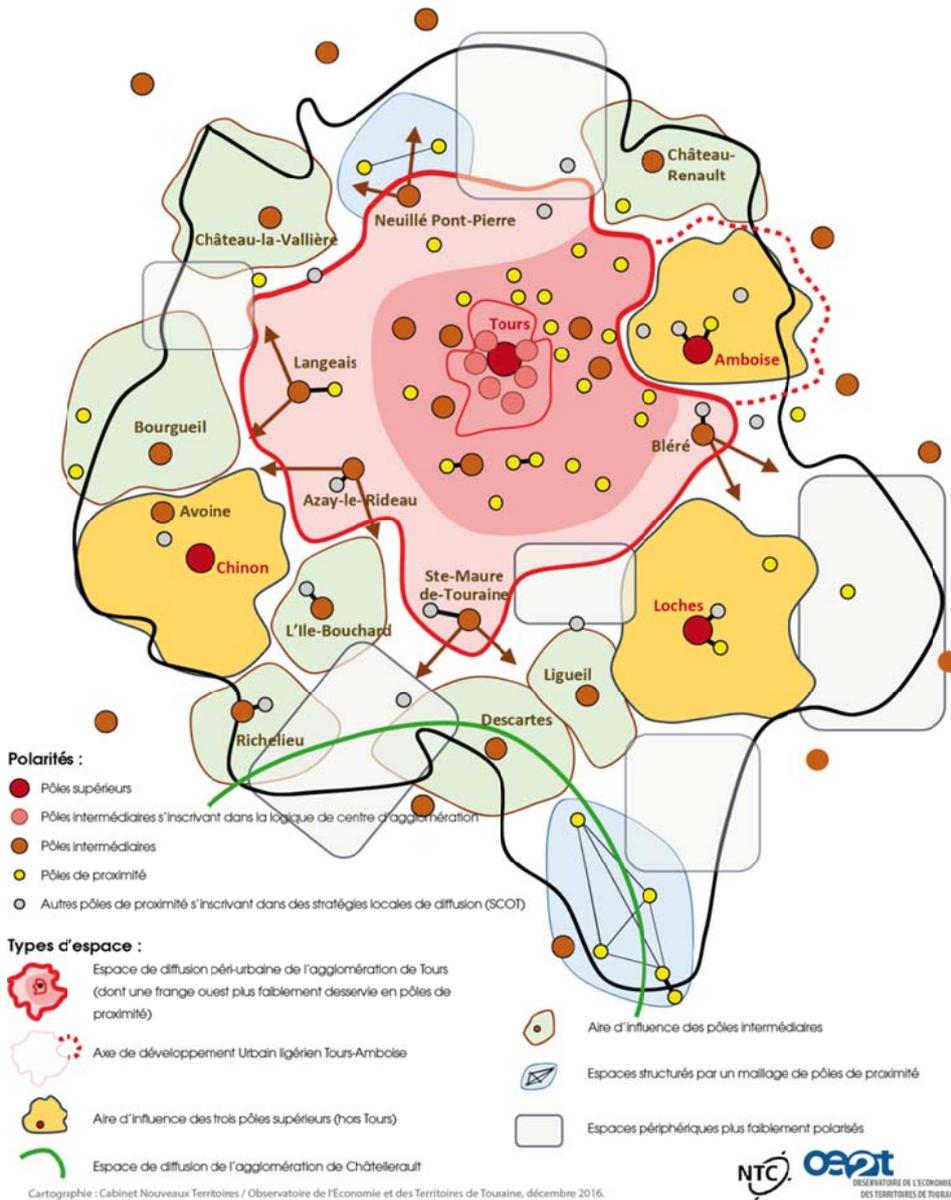
Carte 14 : Les territoires situés à moins de 20 minutes en voiture aux centres-bourgs et centres-villes des pôles de services de de la gamme « supérieure »



En matière d'accessibilité routière, 73 % de la population départementale réside à moins de 20 minutes en voiture du centre-bourg ou centre-ville du pôle de la gamme « supérieure » le plus proche et cette part s'élève à plus de 97 % si on considère un temps de trajet de 30 minutes.

### 3-4 Polarités et types d'espaces en Indre-et-Loire : des facteurs de fragilités et des enjeux qui diffèrent selon les territoires

Carte 15 : Carte schématique des polarités et types d'espaces



Etablie sur la base de l'appréciation des polarités urbaines et des flux, cette carte vise à éclairer la réflexion sur **les logiques territoriales susceptibles de prédéterminer des enjeux particuliers en matière d'accessibilité aux services.**

Elle constitue une carte de travail. Elle a, de fait, vocation à être affinée à des échelles plus locales. A l'échelle départementale, on peut souligner les grandes logiques territoriales suivantes :

- Un **vaste espace de diffusion péri-urbaine de l'agglomération de Tours** au sein duquel, en moyenne, la population est plus active, plus mobile et moins âgée.

- L'espace aggloméré, en tant que tel, se caractérise par **l'agrégation de plusieurs pôles urbains d'envergure, périphériques à Tours**, avec des logiques d'organisation des services propres à chacun d'entre eux.
- La **première couronne** de cet espace, la plus dense et au sein de laquelle les revenus sont plus élevés, dispose d'un maillage relativement serré de pôles intermédiaires (Vouvray, Montlouis-sur-Loire, Ballan-Miré,...) et de pôles de services de proximité. Ces pôles rayonnent peu et l'enjeu d'accès aux services se décline largement à l'échelle de la commune. Les logiques de flux sont déterminantes dans l'organisation spatiale et l'attractivité des services.
- **La seconde couronne** est clairement moins polarisée. Ce territoire, qui capte les taux de croissance les plus élevés, est fortement résidentiel. Les demandes de services à la population y sont importantes mais les réponses susceptibles d'y être apportées sont complexes à mettre en œuvre : maillage urbain peu dense, prédominance des flux vers l'agglomération qui rend difficile l'émergence de polarités intermédiaires attractives, pratiques sociales des habitants, partagés entre leur territoire résidentiel et l'agglomération.
- En **périphérie immédiate de cet espace péri-urbain, un ensemble de pôles intermédiaires** (Bléré, Ste-Maure-de-Touraine, Azay-le-Rideau, Langeais, Neuillé-Pont-Pierre) marque la transition vers une couronne plus rurale du département. Ces pôles ont un rôle important en matière d'offre de services mais leur espace naturel d'influence s'étend essentiellement vers les communes périphériques les plus éloignées de Tours.

- Au-delà, de cet espace de diffusion péri-urbaine, **trois pôles supérieurs structurent le territoire départemental** (Loches, Chinon et Amboise). Pour ces pôles de services et dans l'intérêt d'un maillage départemental équilibré, l'enjeu est bien de préserver certaines fonctions structurantes de centralité, notamment dans les domaines de la santé et de l'enseignement. La question se pose aussi des conditions de diffusion de ces pôles au sein de leur zone d'influence respective (mobilité, information, structuration d'un maillage périphérique relais,...)

- Plusieurs **pôles intermédiaires, de moindre importance** (Château-Renault, Château-la-Vallière, Bourgueil, Descartes,...), assument aussi une fonction de centralité au sein de territoires ruraux relativement étendus. Les enjeux, nuancés pour chacun d'entre-deux, concernent la (re)structuration d'un niveau de services attractant, dans le contexte d'une évolution de stratégie de plusieurs opérateurs. La qualité des prestations proposées dans ces pôles détermine largement l'attractivité des espaces ruraux environnants.
- Certains espaces périphériques offrent aussi des configurations un peu différentes, marquées notamment par un **maillage de petits pôles de proximité et des logiques d'animation singulières** (Sud Touraine, secteur de Racan,...).
- Quelques espaces, enfin, **apparaissent moins polarisés**. Des réflexions locales sur des solutions alternatives de préservation de services de grande proximité et d'itinérance sont à poursuivre.

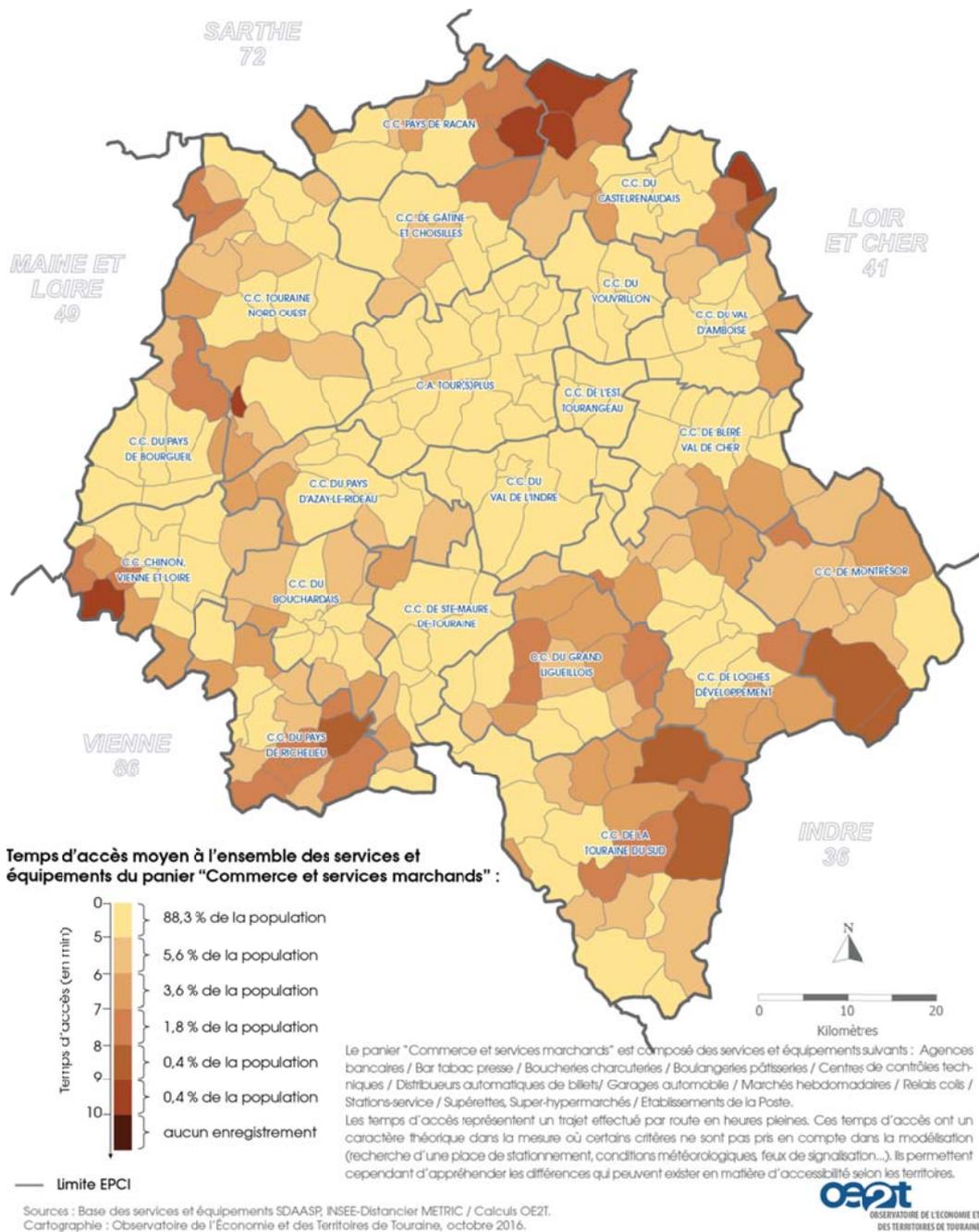
## 4 - LES 5 PANIERS DE LA VIE COURANTE

Les 5 «paniers de la vie courante» intègrent 41 types de services et équipements. Ces derniers ont été sélectionnés en fonction de la proximité, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée au quotidien et de leur fréquence d'usage. Leur composition a été élaborée par les services du Conseil départemental, le cabinet Nouveau Territoires (NTC) et l'Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine (OE2T).

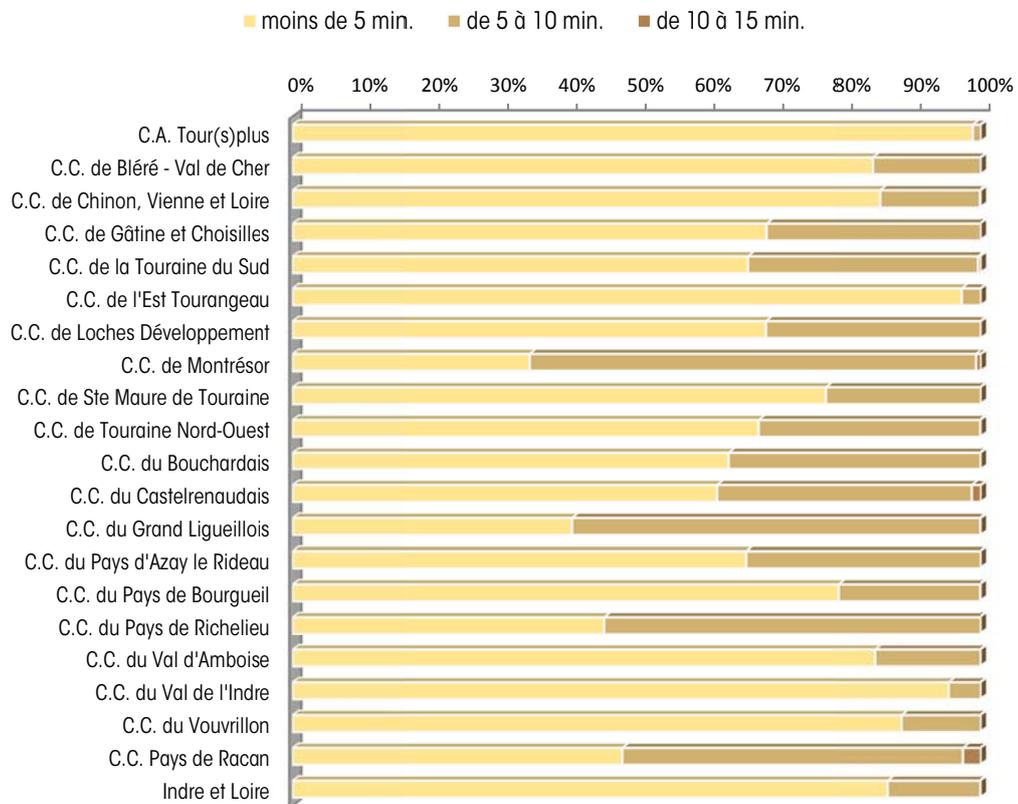
- Panier « Commerce et services marchands » (1) : Agences bancaires, Bar tabac / tabac presse / presse, Boucheries Charcuteries, Boulangeries Pâtisseries, Distributeurs automatiques de billets (DAB), Epiceries / Supérettes, Garages automobiles, Marchés hebdomadaires, Relais colis, Stations-service, Supermarchés / hypermarchés, Etablissements de la Poste.
- Panier « Culture, sport, loisirs » (2) : Bibliothèques, Ecoles de musique, Piscines et bassins de natation, Plateaux et terrains de jeux extérieurs, Salles de cinéma et de projection Ciné off, Salles de spectacle avec programmation, Salles multisports et salles spécialisées.
- Panier « Santé » (3) : Chirurgiens-dentistes, Laboratoires d'analyse médicale, Maisons de santé pluridisciplinaires\*, Masseur Kinésithérapeutes, Médecins généralistes, Pharmacies.
- Panier « Enfance et petite enfance » (4) : Accueils de loisirs sans hébergement (ALSH), Assistantes maternelles, Crèches, haltes-garderie, multi-accueils, Ecoles maternelles et/ou élémentaires, Centres de Protection Maternelle et Infantile (PMI), Relais assistants maternels.
- Panier « Services publics de proximité et action sociale » (5) : Points d'accès CAF, Points d'accès CARSAT, Points d'accès CPAM, Centres sociaux et espaces de vie sociale, Mairies, Maisons départementales de la Solidarité (MDS), Maisons de Services au Public (MSAP)\*, Agences, permanences et points de contact Pôle emploi, Structures d'accompagnement et d'orientation vers l'emploi.

## 4-1 Panier « Commerce et services marchands »

Carte 16 : Temps d'accès moyen par commune à l'ensemble des services du panier « Commerce et services marchands »

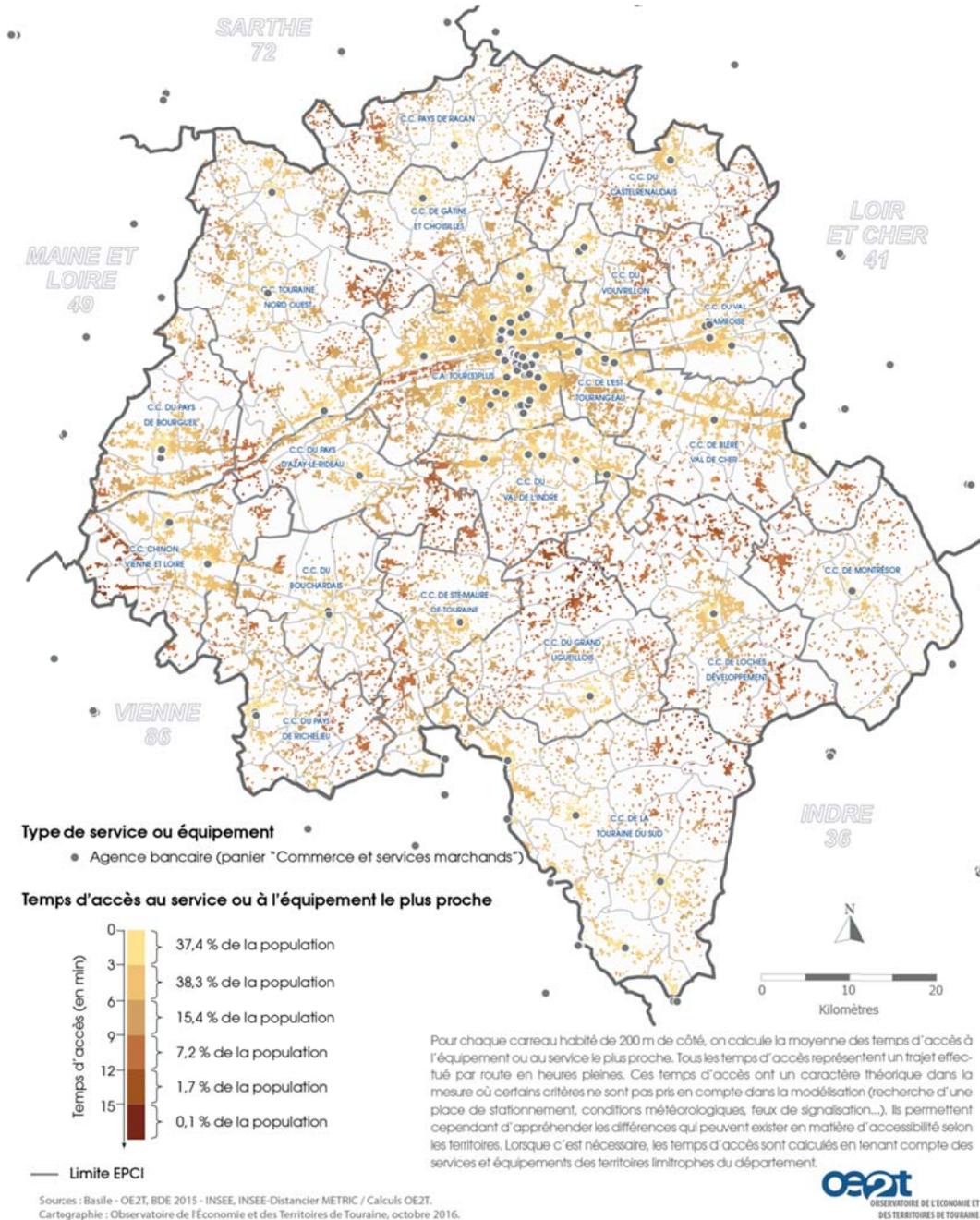


Graphique 4 : Temps d'accès à l'ensemble des services du panier « Commerce et services marchands » à l'échelle des EPCI

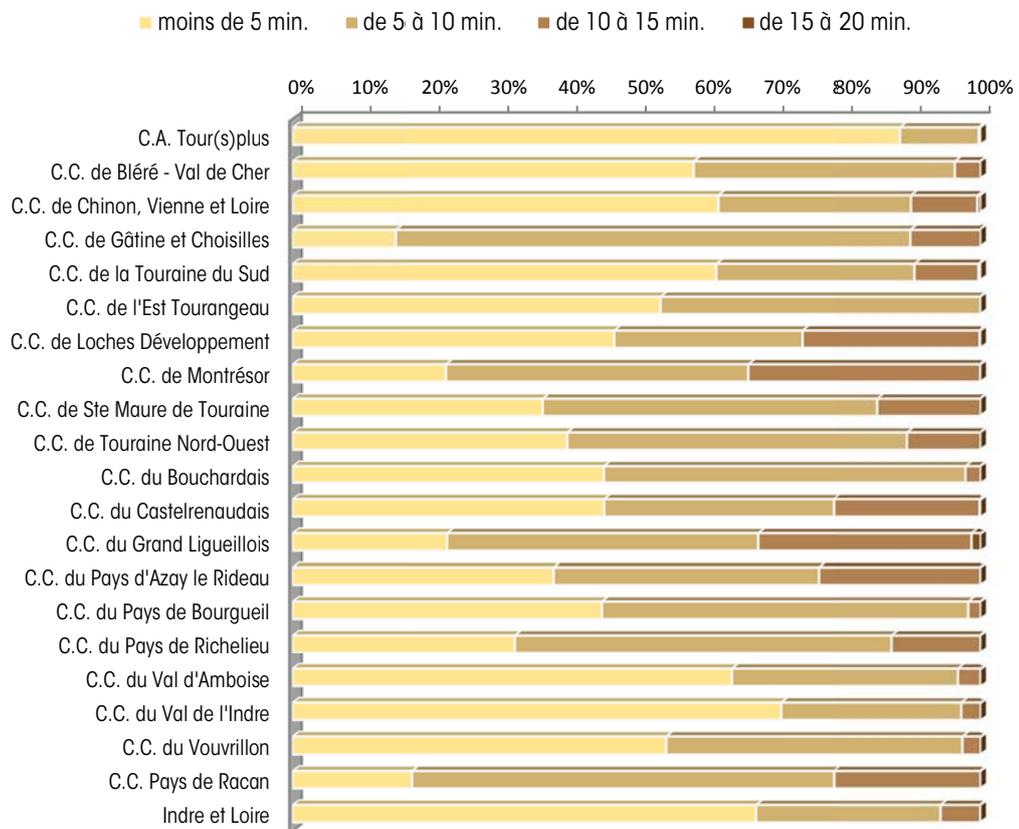


### 4-1-1 Accessibilité routière aux agences bancaires

Carte 17 : Temps d'accès routiers aux agences bancaires

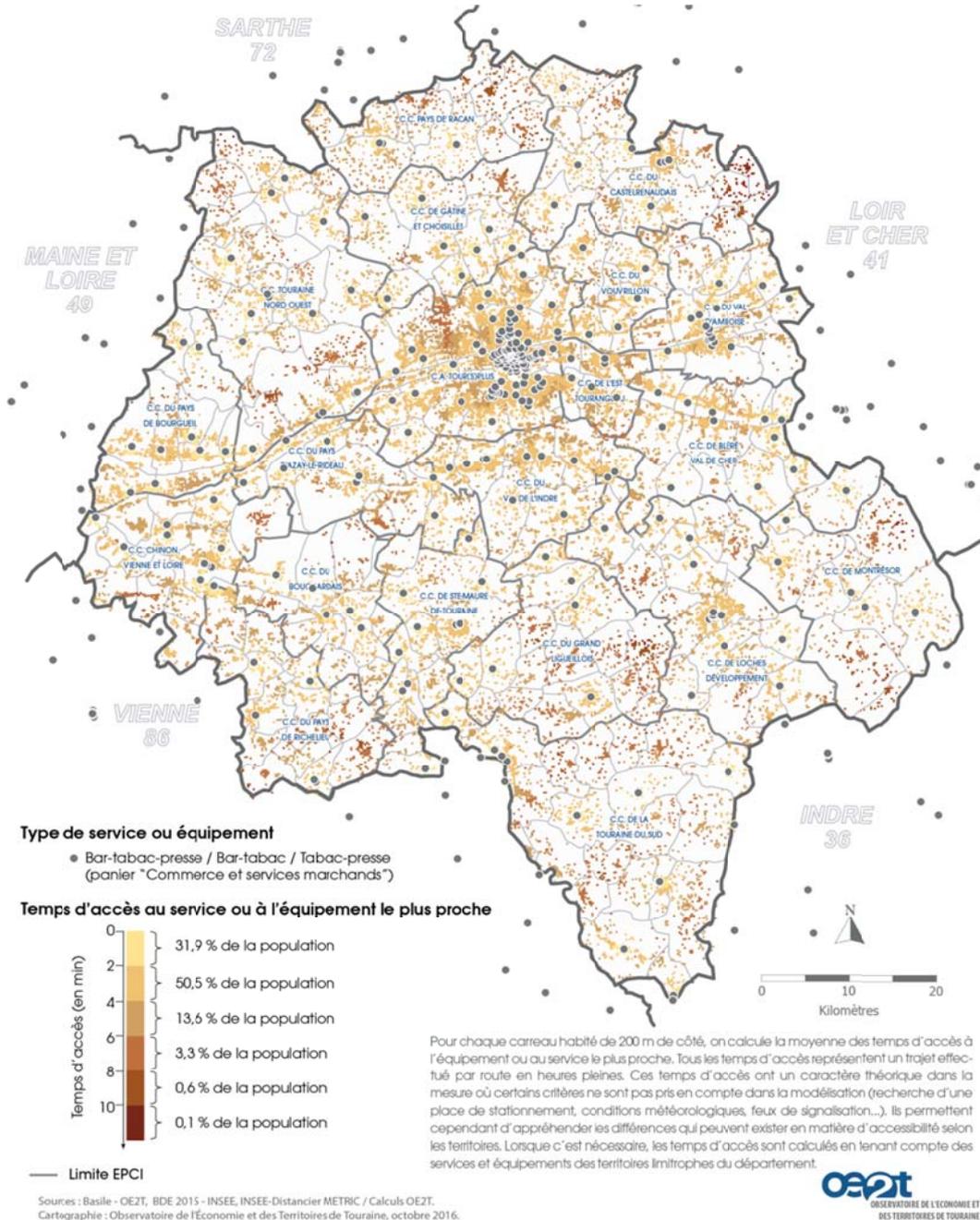


Graphique 5 : Temps d'accès routiers aux agences bancaires à l'échelle des EPCI

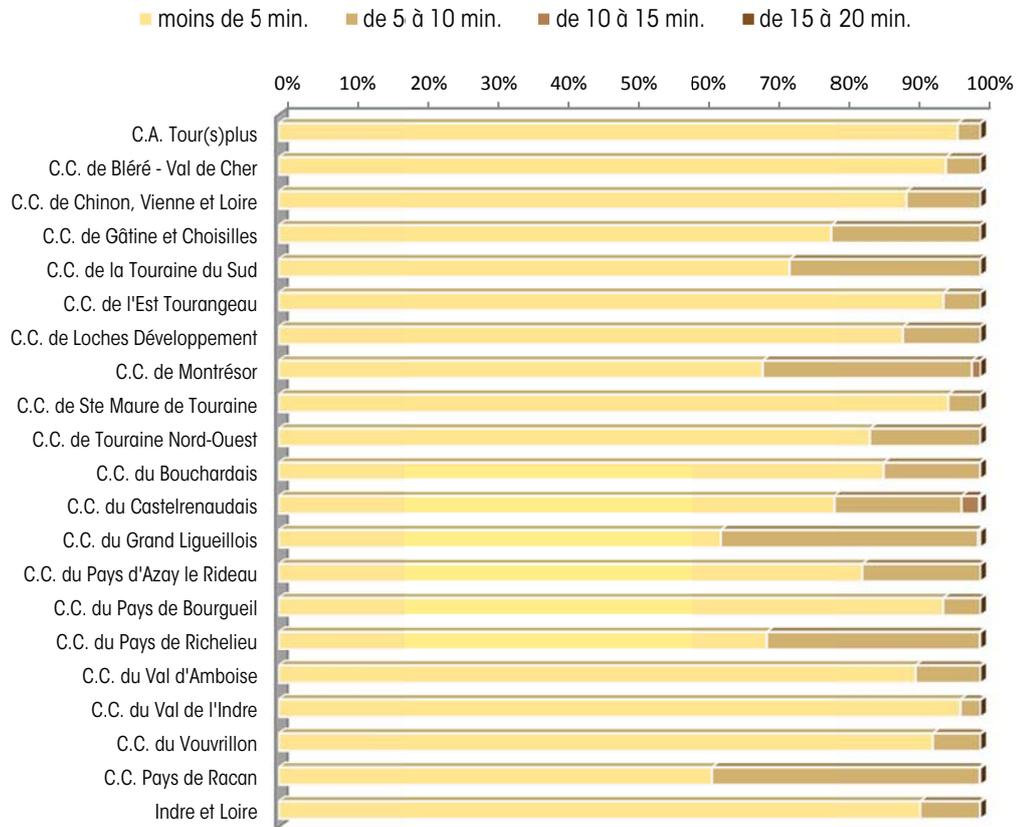


### 4-1-2 Accessibilité routière aux Bar tabac / tabac presse / presse

Carte 18 : Temps d'accès routiers aux bar tabac / tabac presse / presse

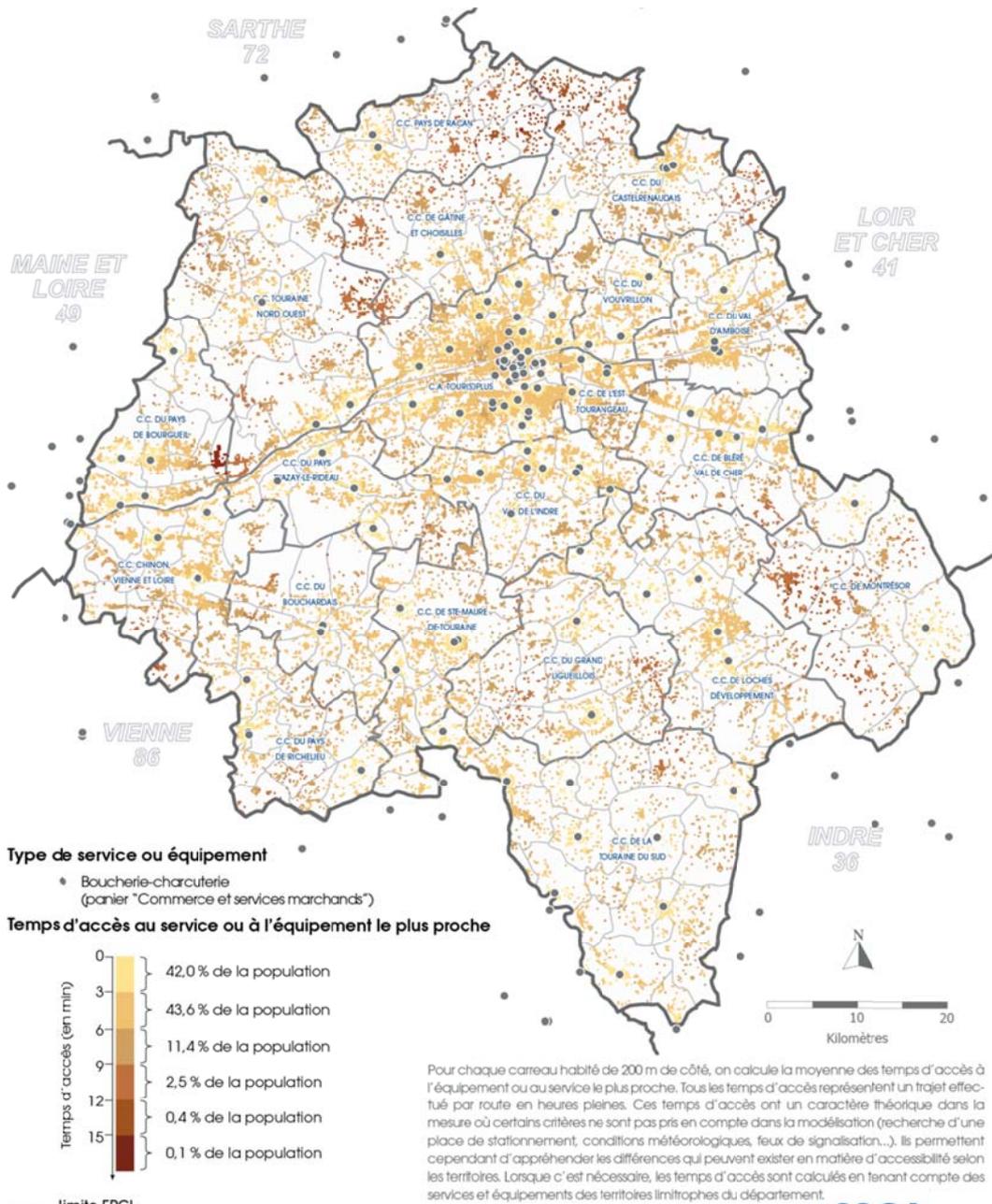


Graphique 6 : Temps d'accès routiers aux bars tabac / tabacs presse / presses à l'échelle des EPCI



### 4-1-3 Accessibilité routière aux boucheries charcuteries

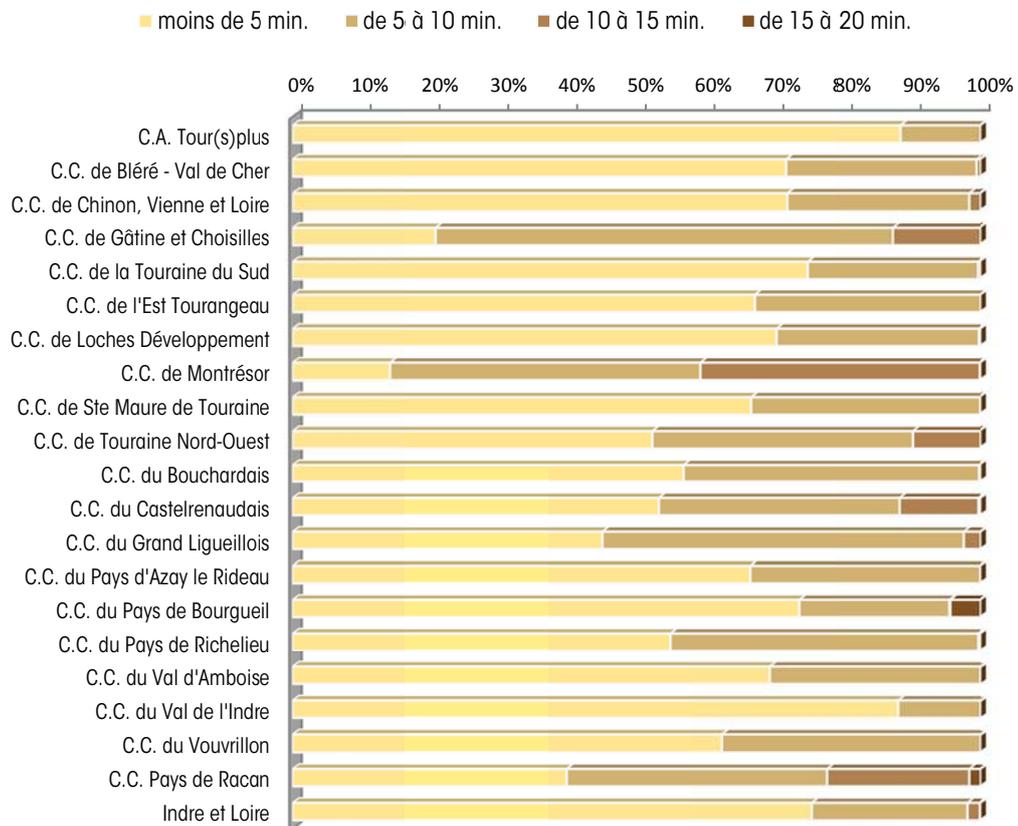
Carte 19 : Temps d'accès routiers aux boucheries charcuteries



Sources : Basile - OE2T, BDE 2015 - INSEE, INSEE-Distancier METRIC / Calculs OE2T, Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, octobre 2016.

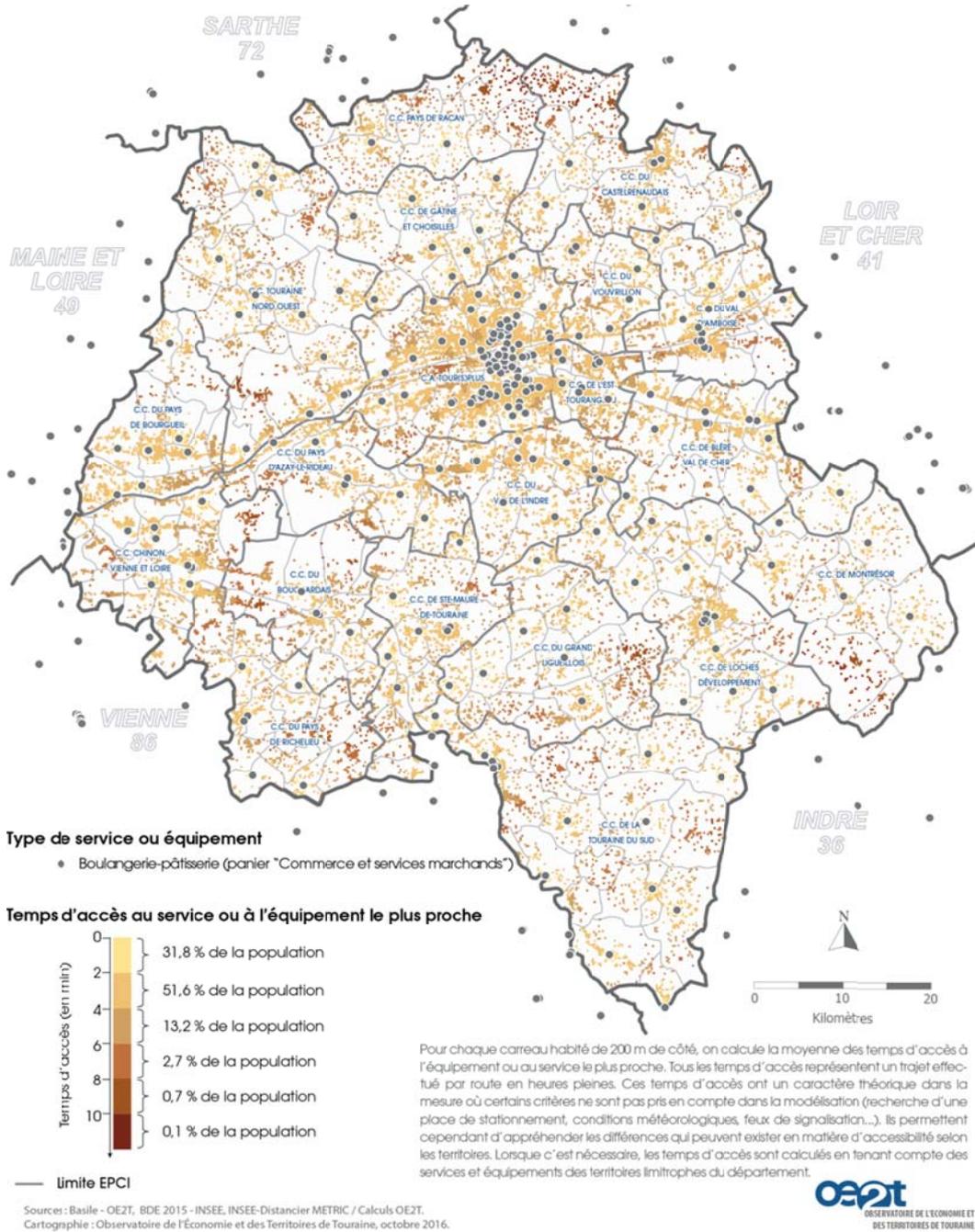


Graphique 7 : Temps d'accès routiers aux boucheries charcuteries à l'échelle des EPCI

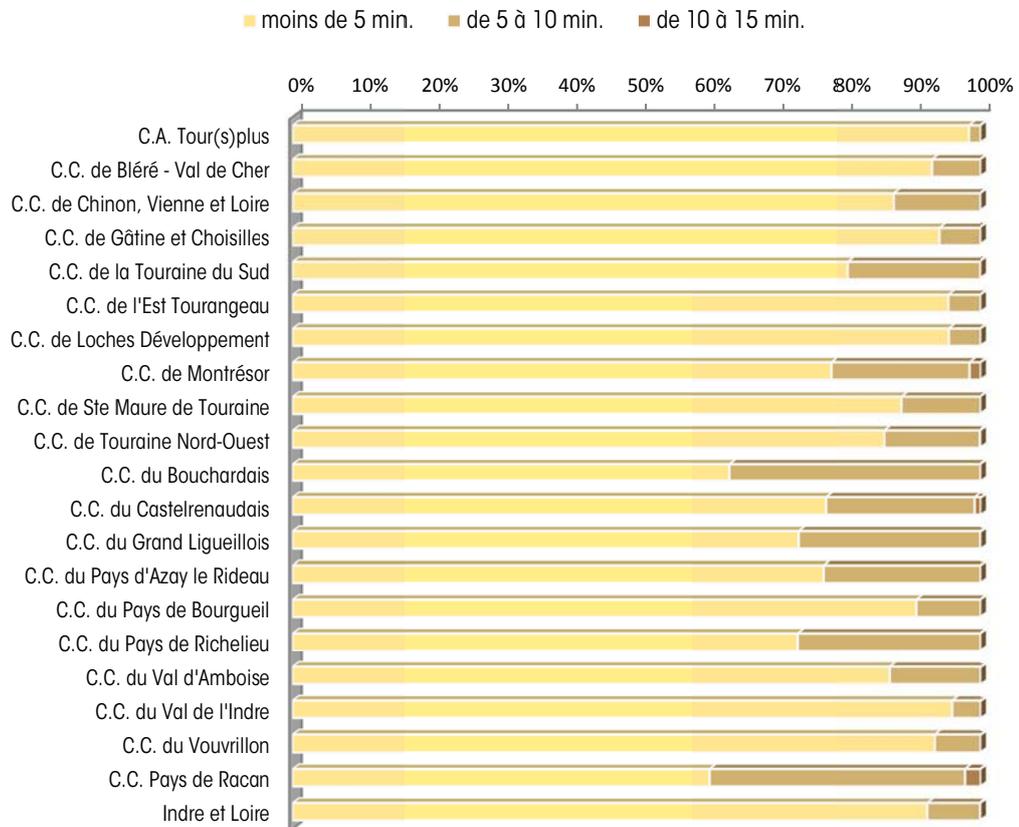


### 4-1-4 Accessibilité routière aux boulangeries pâtisseries

Carte 20 : Temps d'accès routiers aux boulangeries pâtisseries

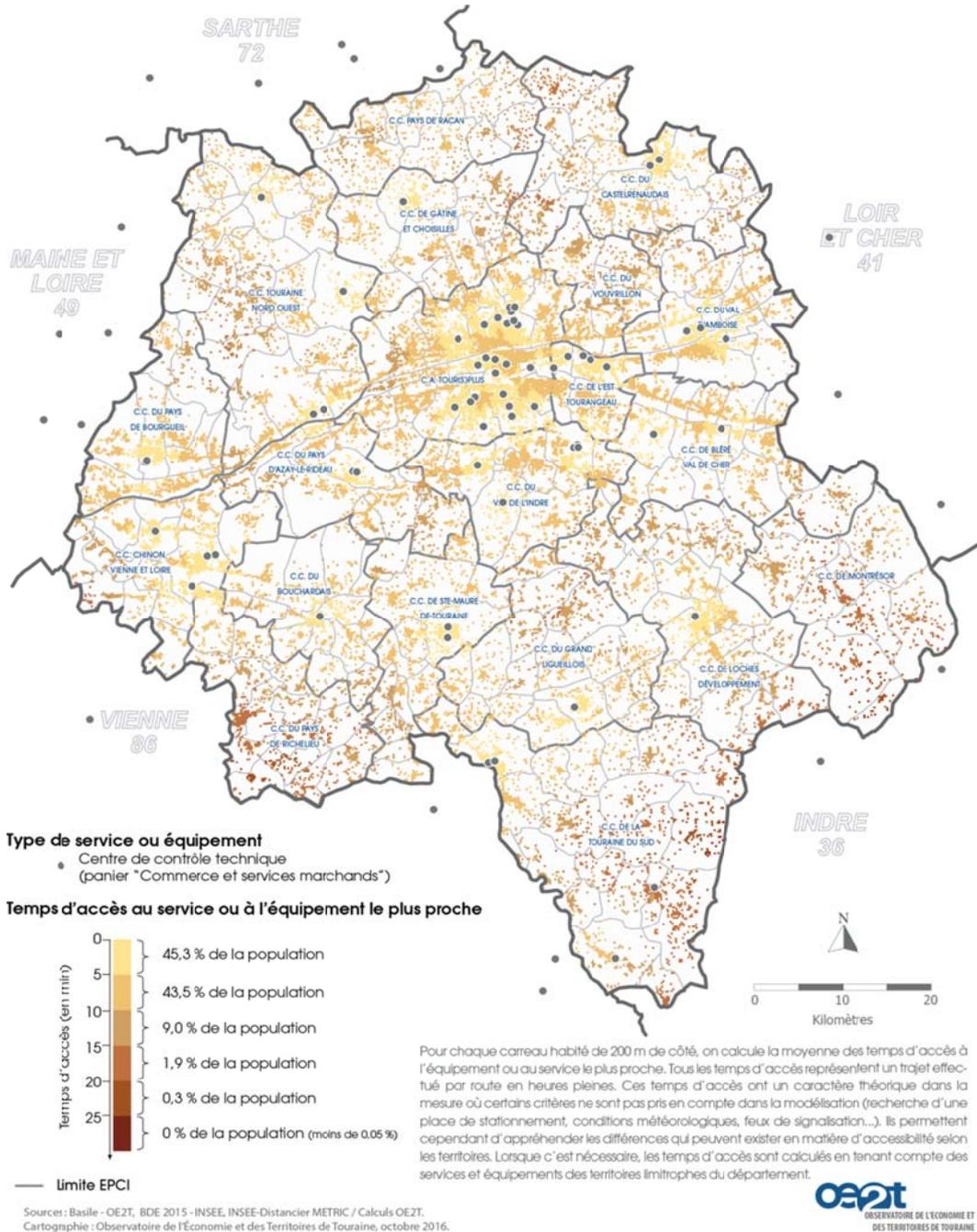


Graphique 8 : Temps d'accès routiers aux boulangeries pâtisseries à l'échelle des EPCI

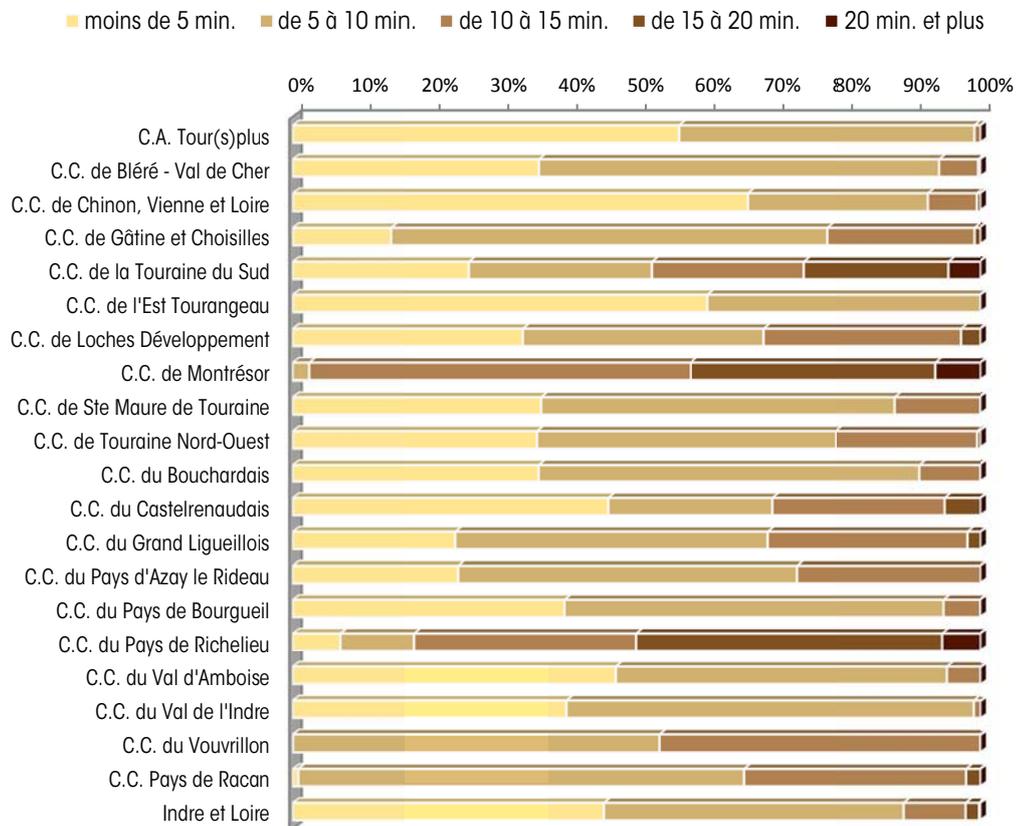


#### 4-1-5 Accessibilité routière aux centres de contrôles techniques

Carte 21 : Temps d'accès routiers aux centres de contrôles techniques

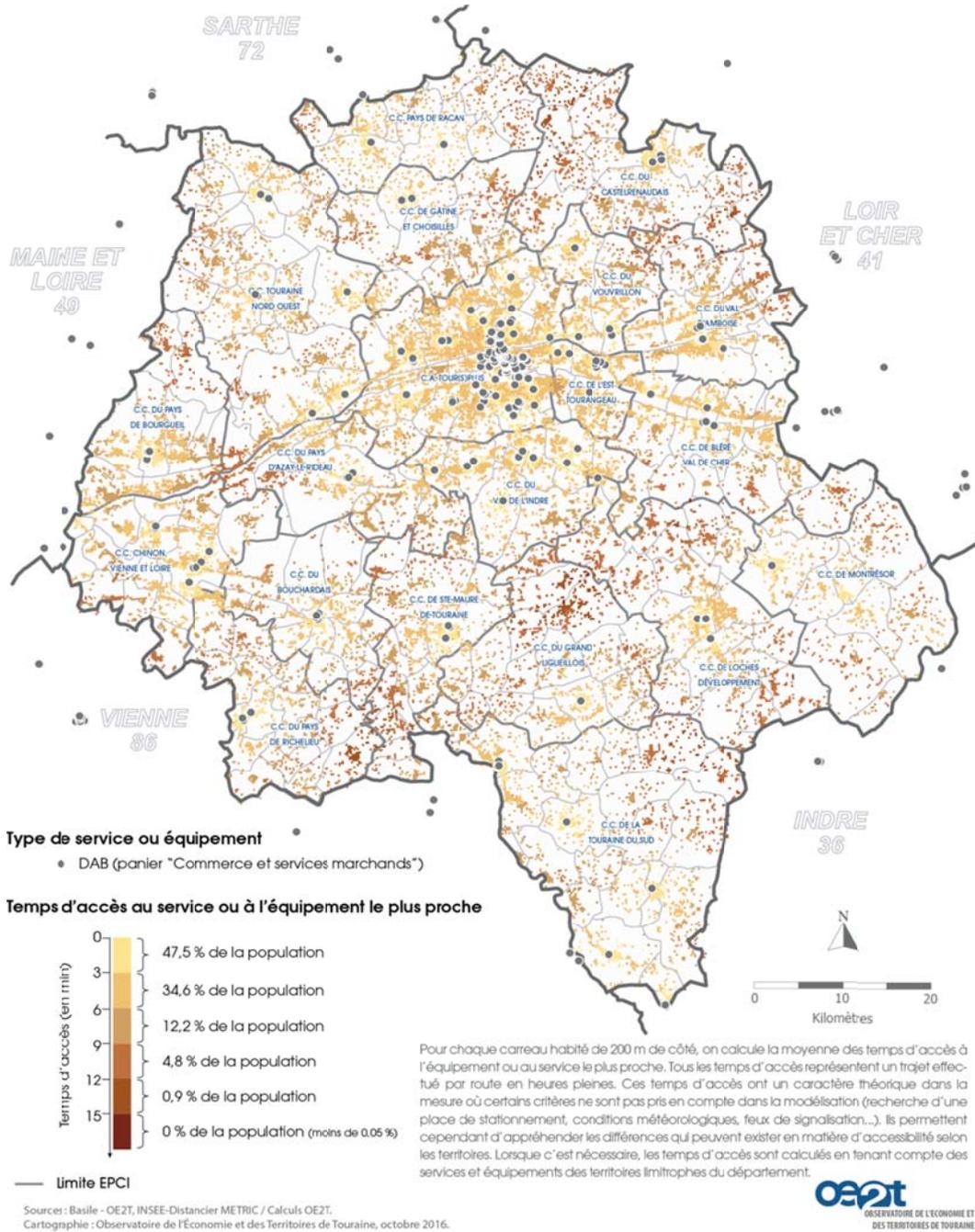


Graphique 9 : Temps d'accès routiers centres de contrôles techniques à l'échelle des EPCI

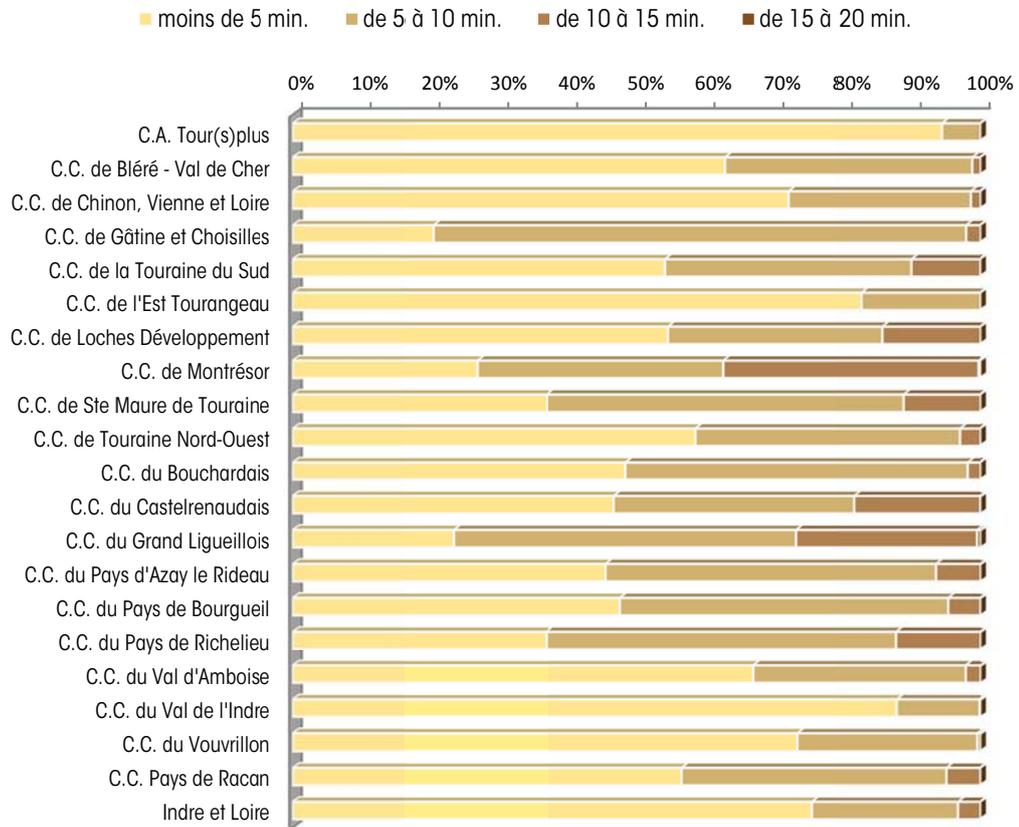


### 4-1-6 Accessibilité routière aux distributeurs automatiques de billets

Carte 22 : Temps d'accès routiers aux distributeurs automatiques de billets

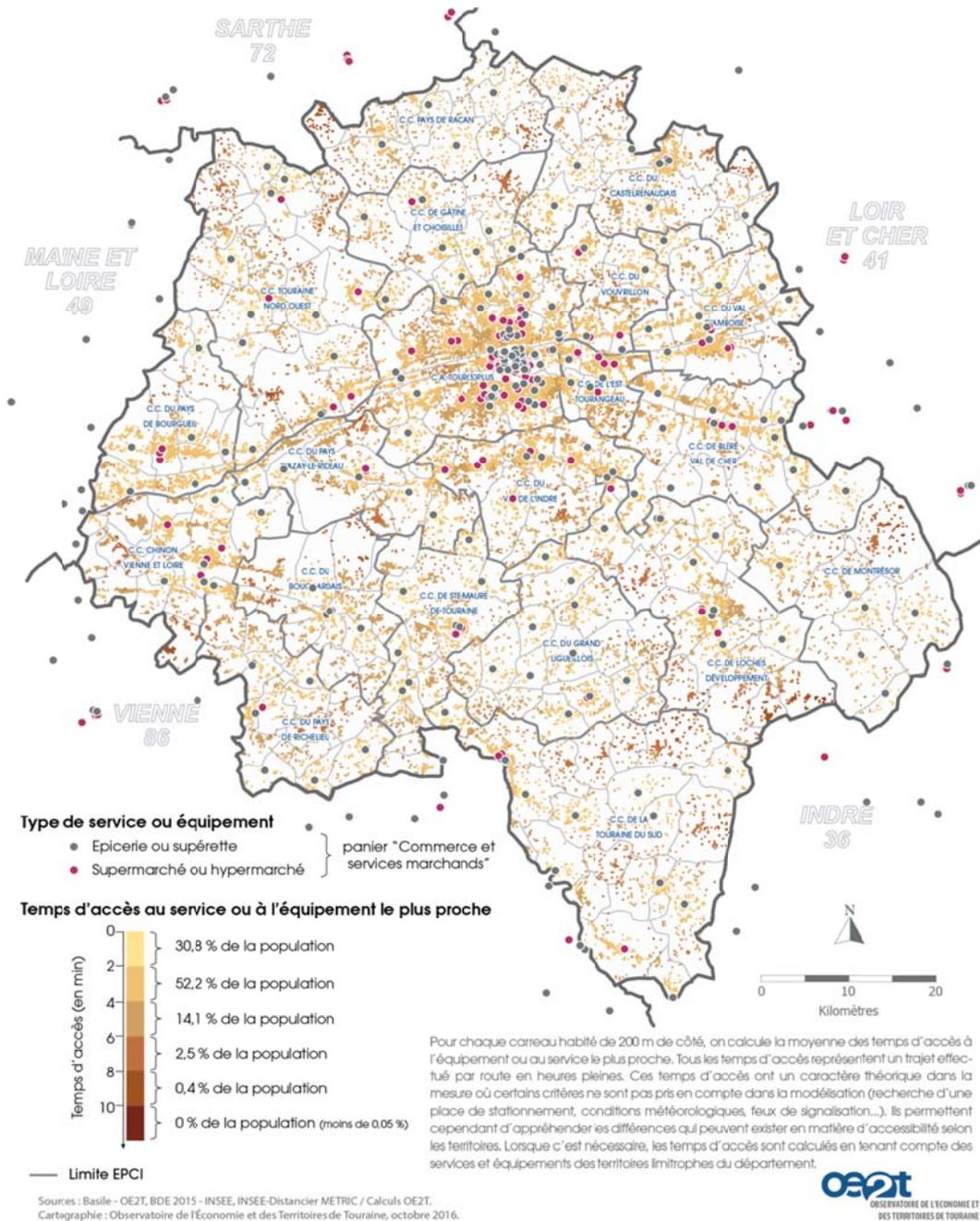


Graphique 10 : Temps d'accès routiers aux distributeurs automatiques de billets à l'échelle des EPCI

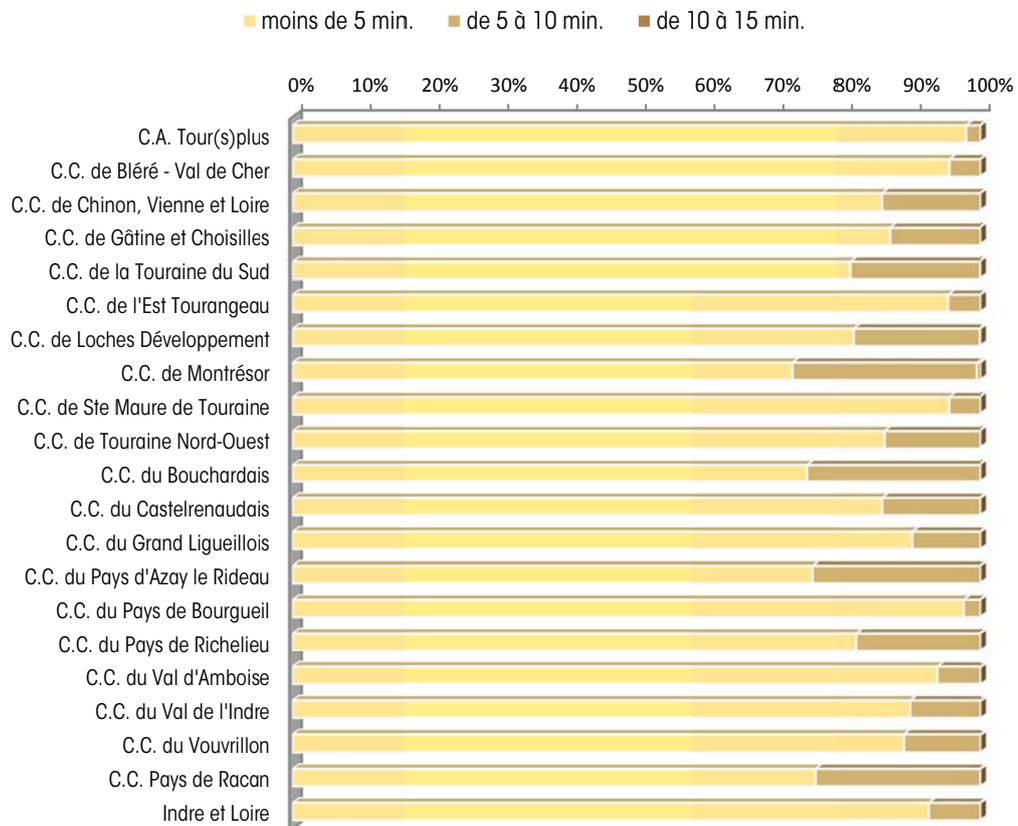


### 4-1-7 Accessibilité routière aux commerces d'alimentation générale

Carte 23 : Temps d'accès routiers aux commerces d'alimentation générale

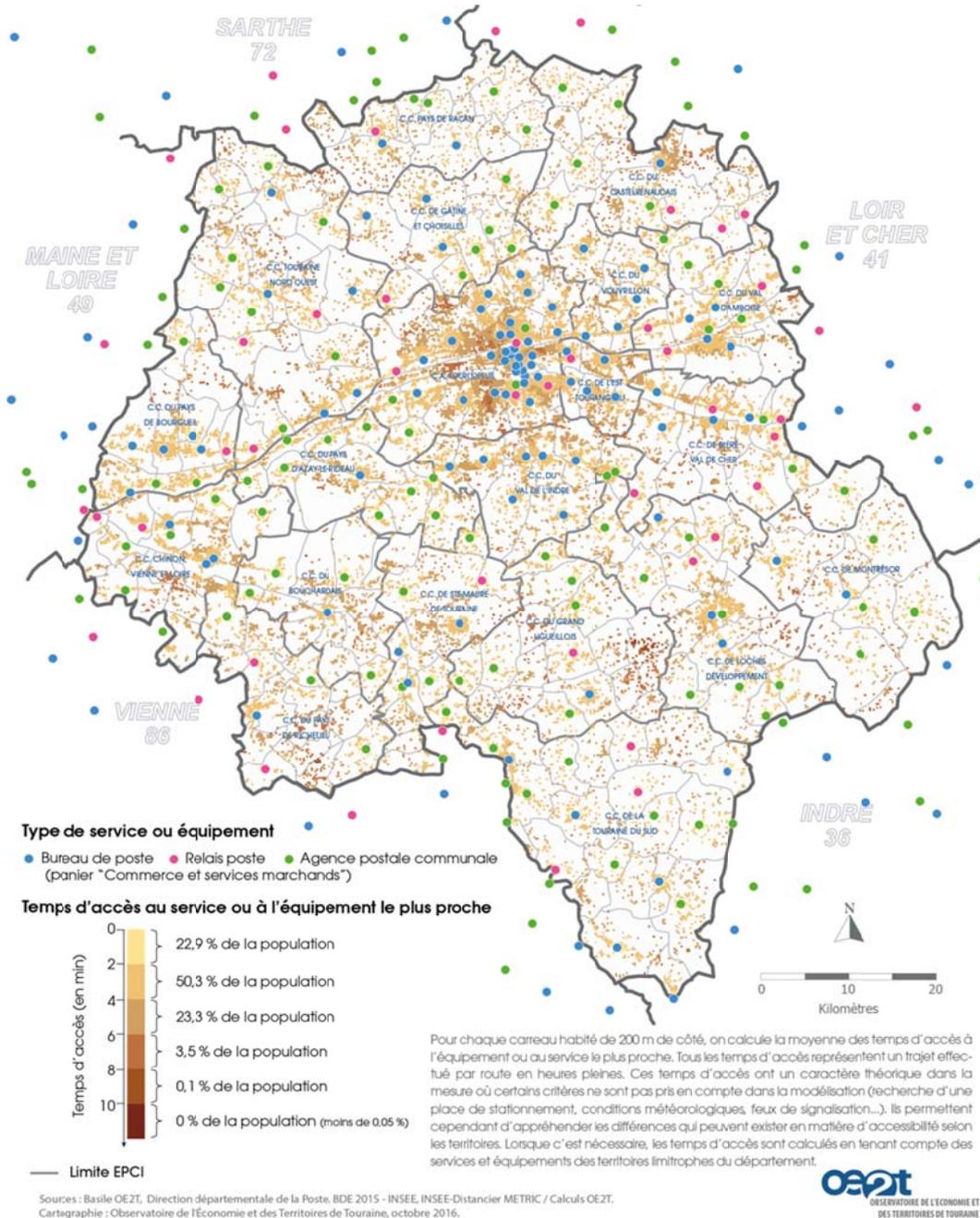


Graphique 11 : Temps d'accès routiers aux commerces d'alimentation générale à l'échelle des EPCI

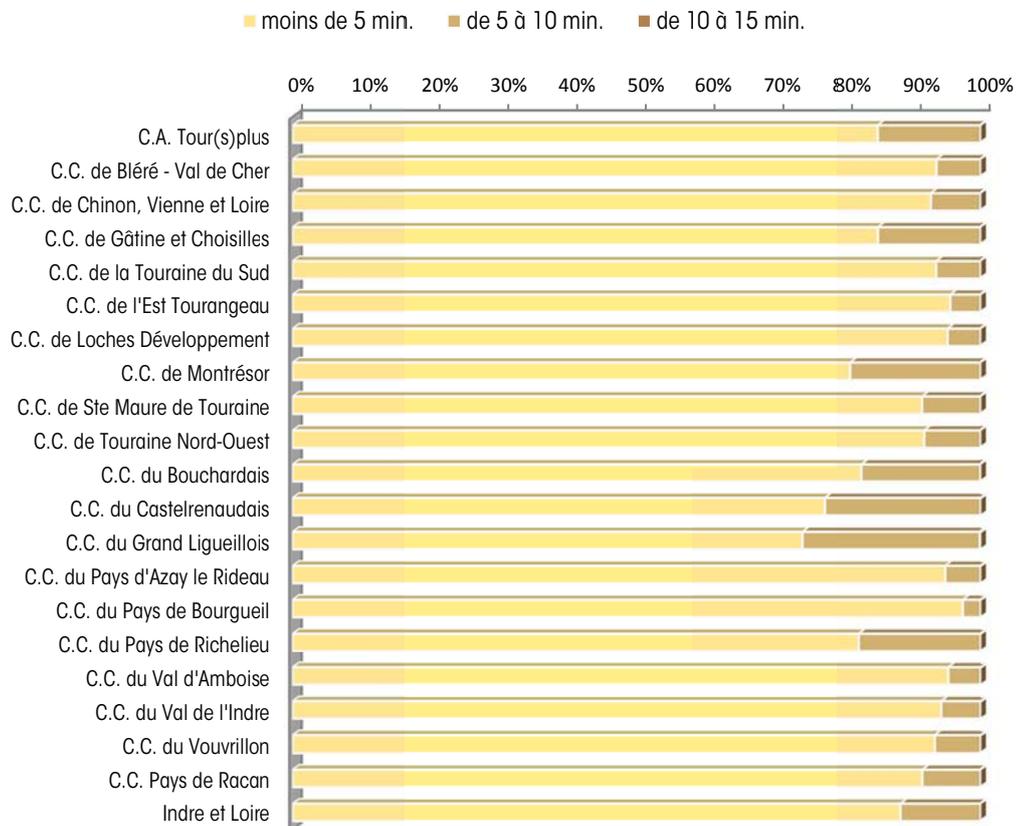


### 4-1-8 Accessibilité routière aux établissements de La Poste

Carte 24 : Temps d'accès routiers aux établissements de La Poste

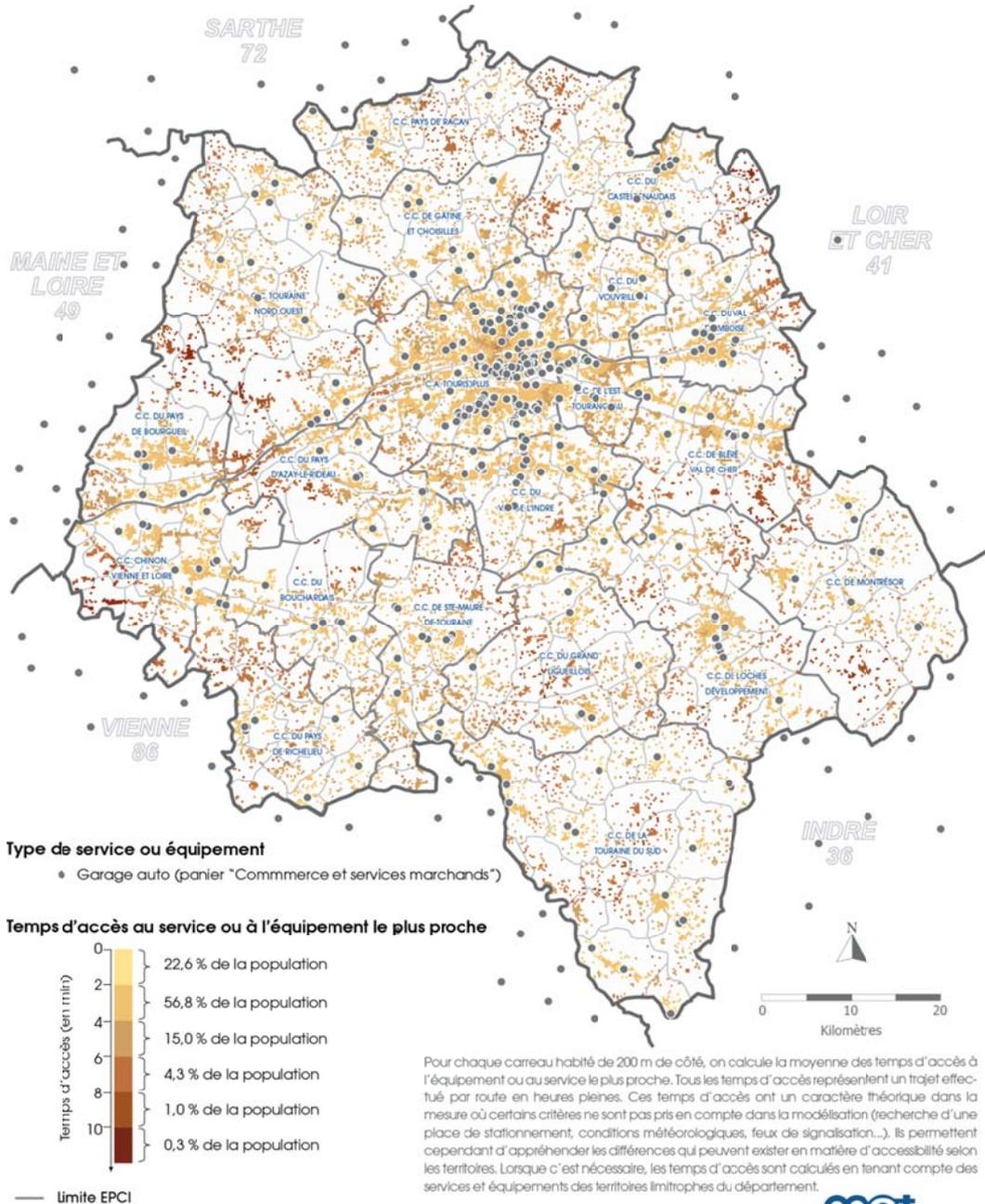


Graphique 12 : Temps d'accès routiers aux établissements de La Poste à l'échelle des EPCI



### 4-1-9 Accessibilité routière aux garages automobiles

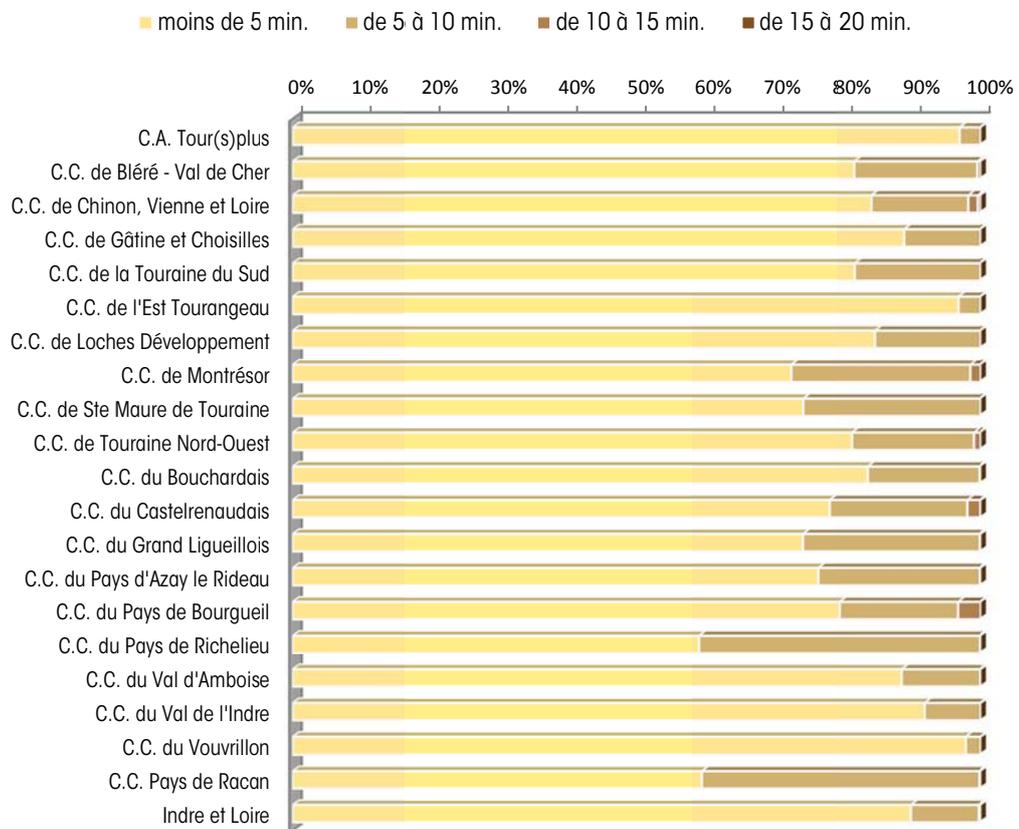
Carte 25 : Temps d'accès routiers aux garages automobiles



Sources : Basile - OE2T, BDE 2015 - INSEE, INSEE-Distancier METRIC / Calculs OE2T.  
Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, octobre 2016.

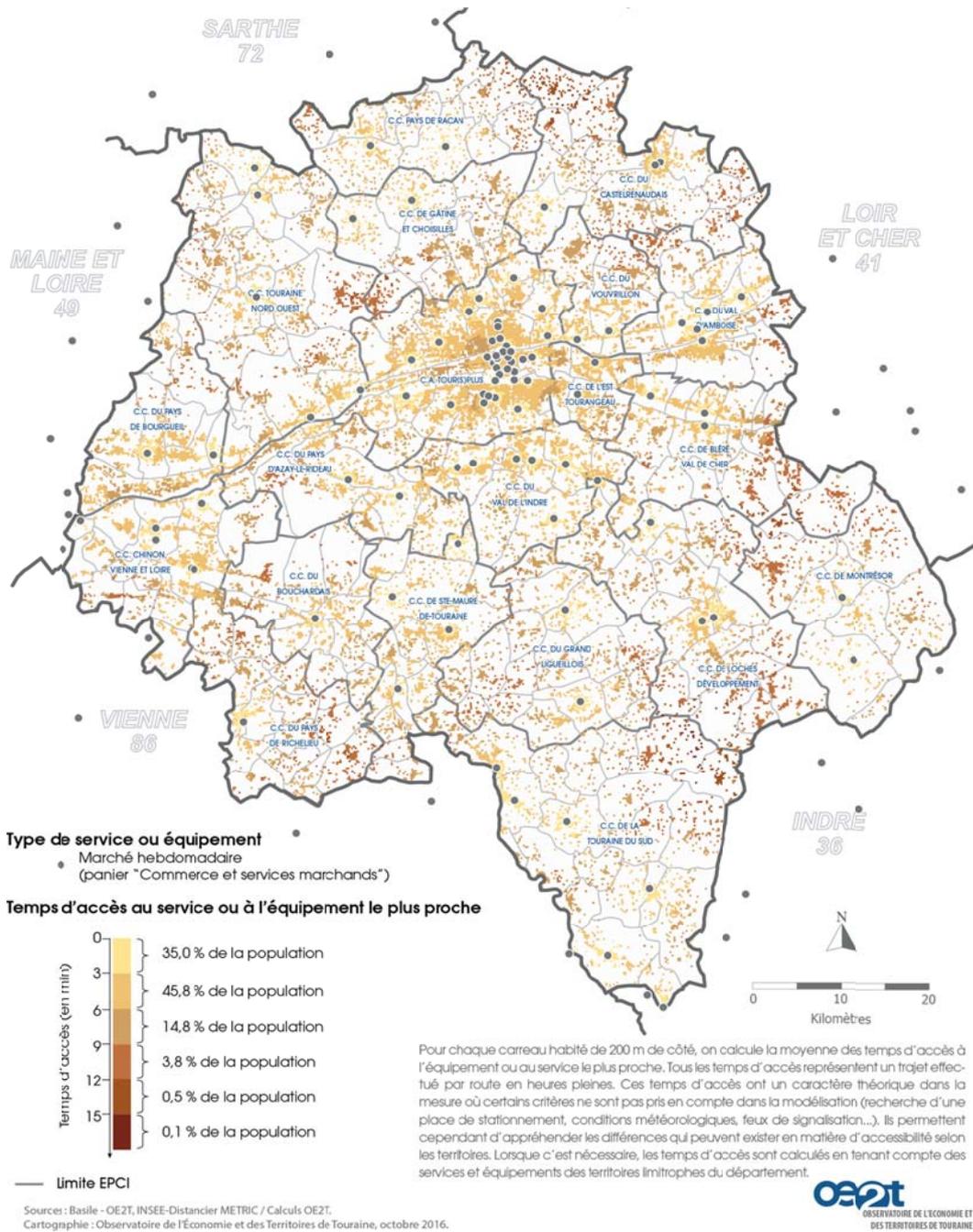


Graphique 13 : Temps d'accès routiers aux garages automobiles à l'échelle des EPCI

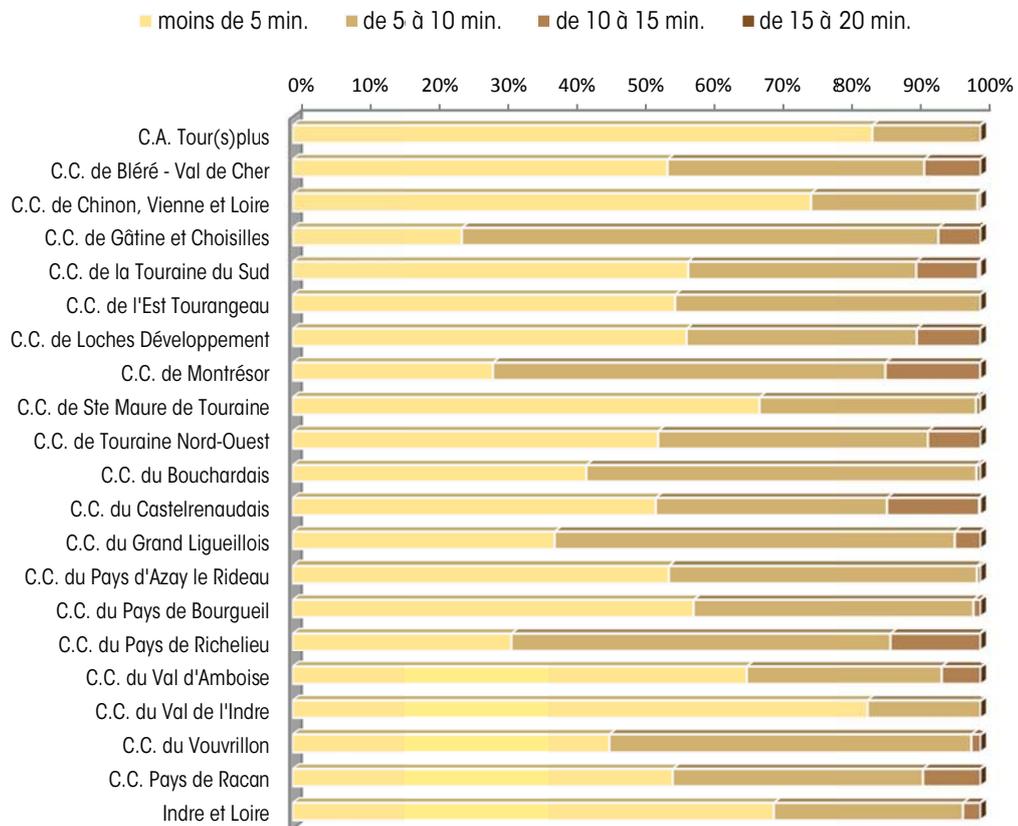


### 4-1-10 Accessibilité routière aux marchés hebdomadaires

Carte 26 : Temps d'accès routiers aux marchés hebdomadaires

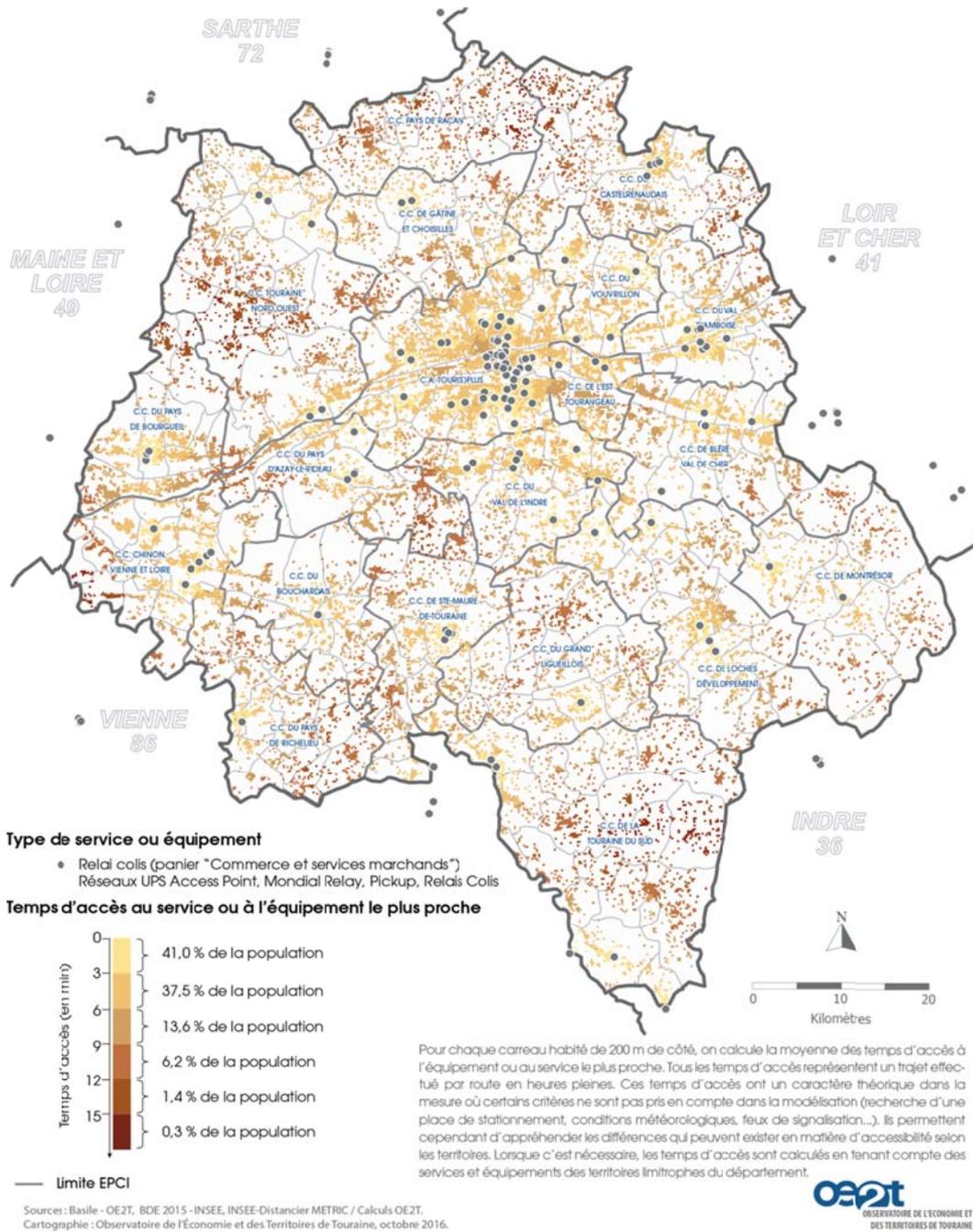


Graphique 14 : Temps d'accès routiers aux marchés hebdomadaires à l'échelle des EPCI

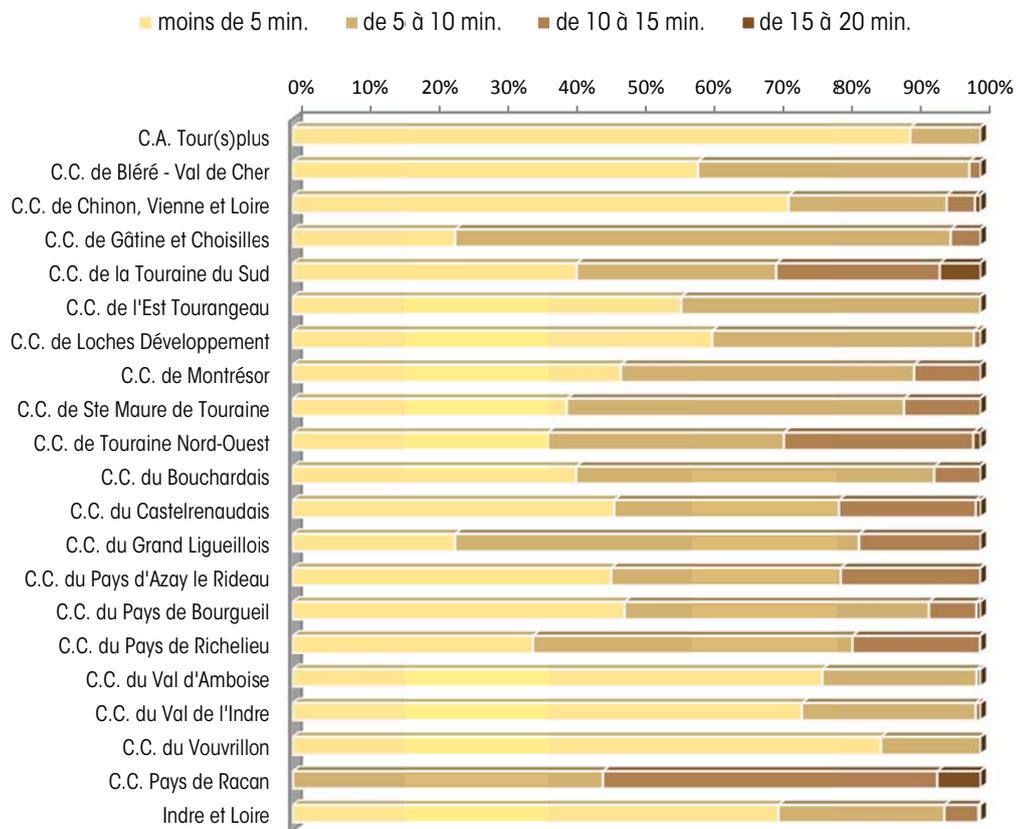


### 4-1-11 Accessibilité routière aux relais colis

Carte 27 : Temps d'accès routiers aux relais colis

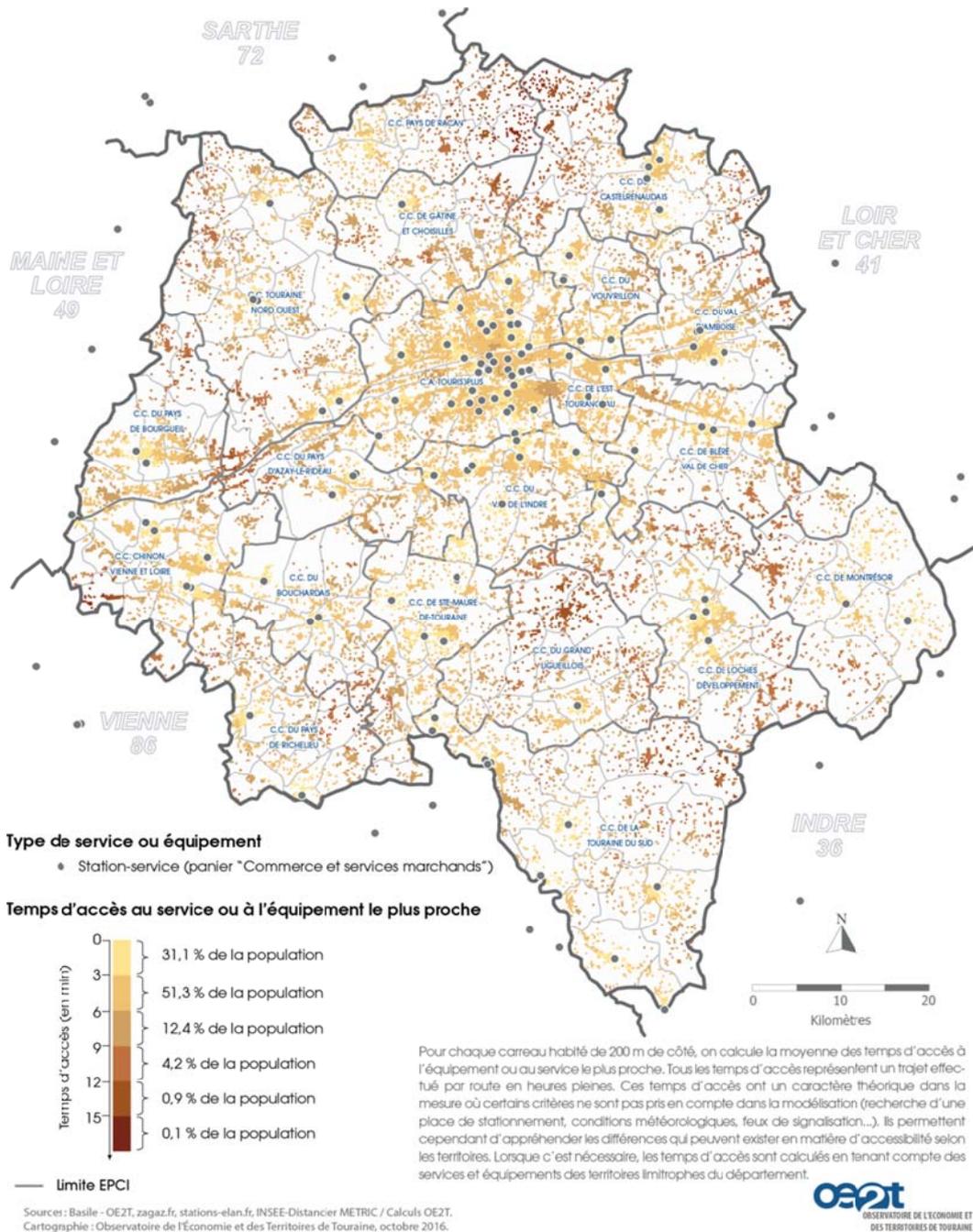


Graphique 15 : Temps d'accès routiers aux relais colis à l'échelle des EPCI

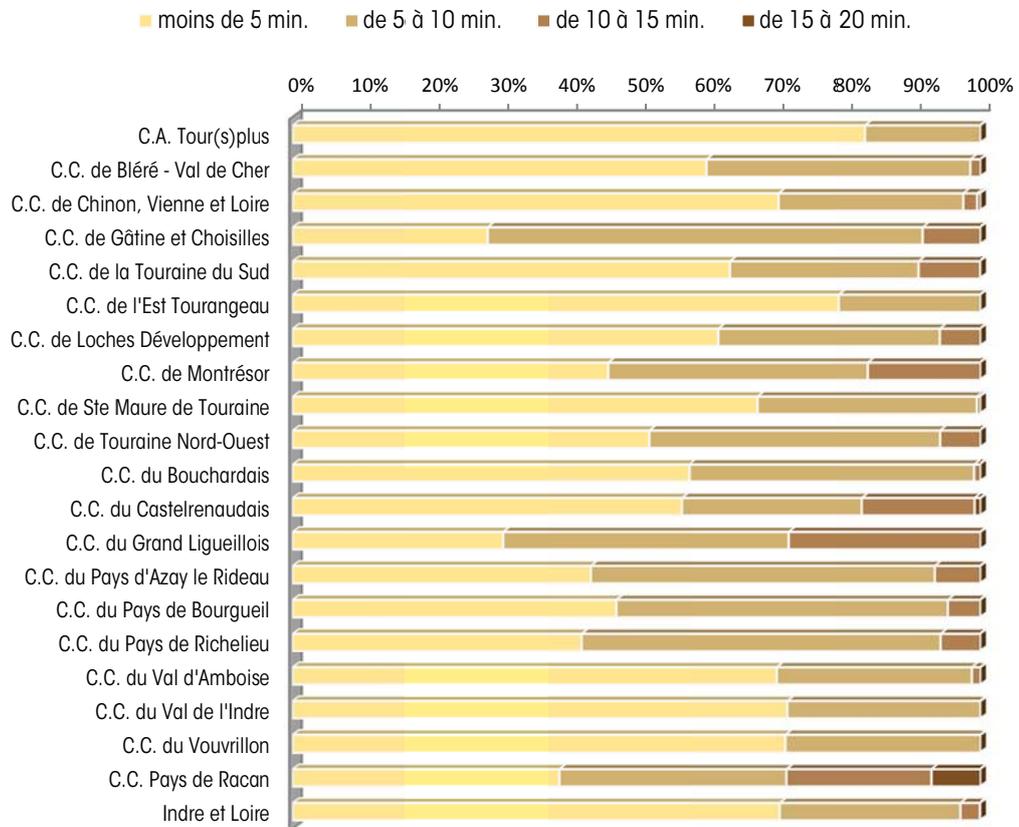


### 4-1-12 Accessibilité routière aux stations services

Carte 28 : Temps d'accès routiers aux stations services

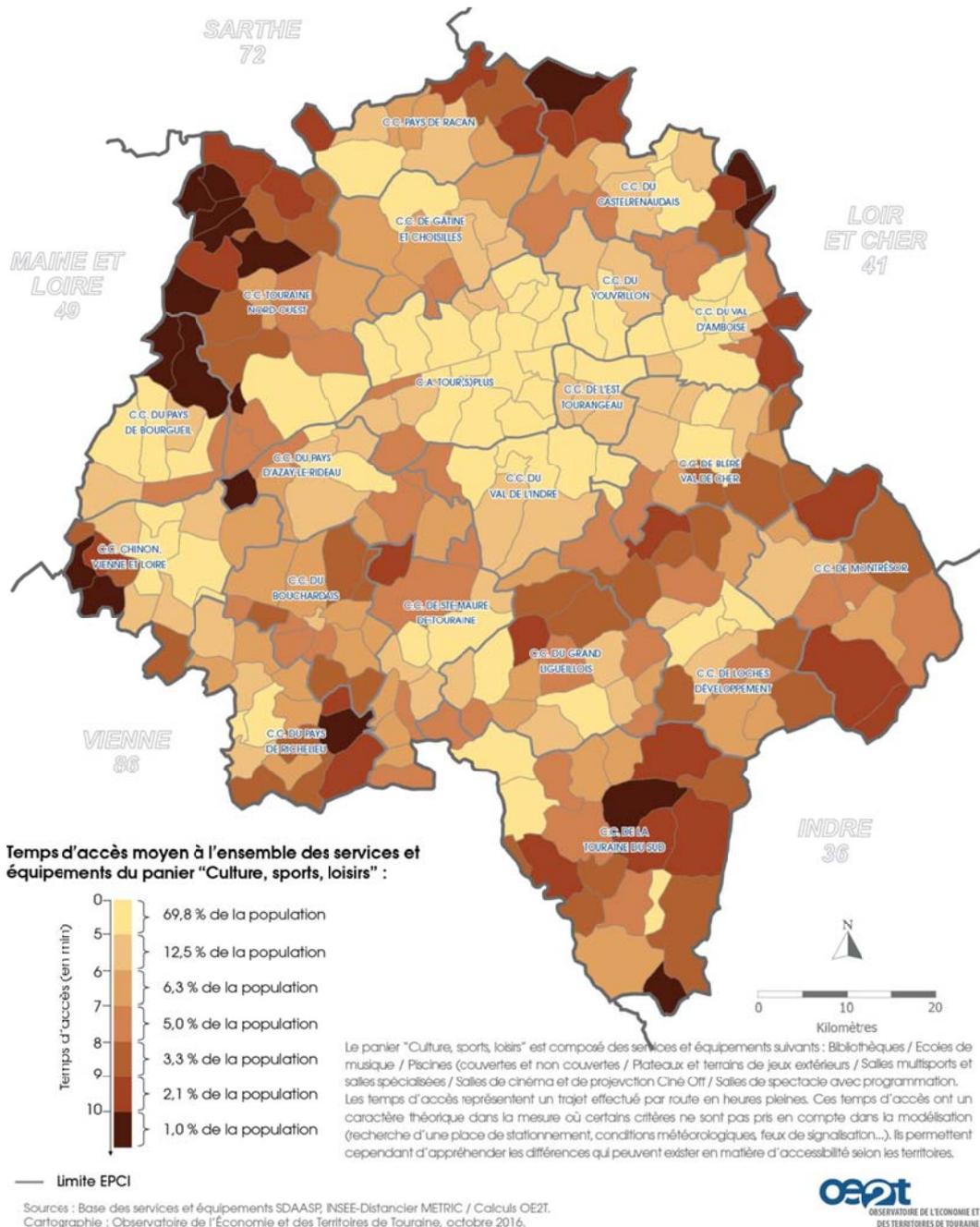


Graphique 16 : Temps d'accès routiers aux stations services à l'échelle des EPCI

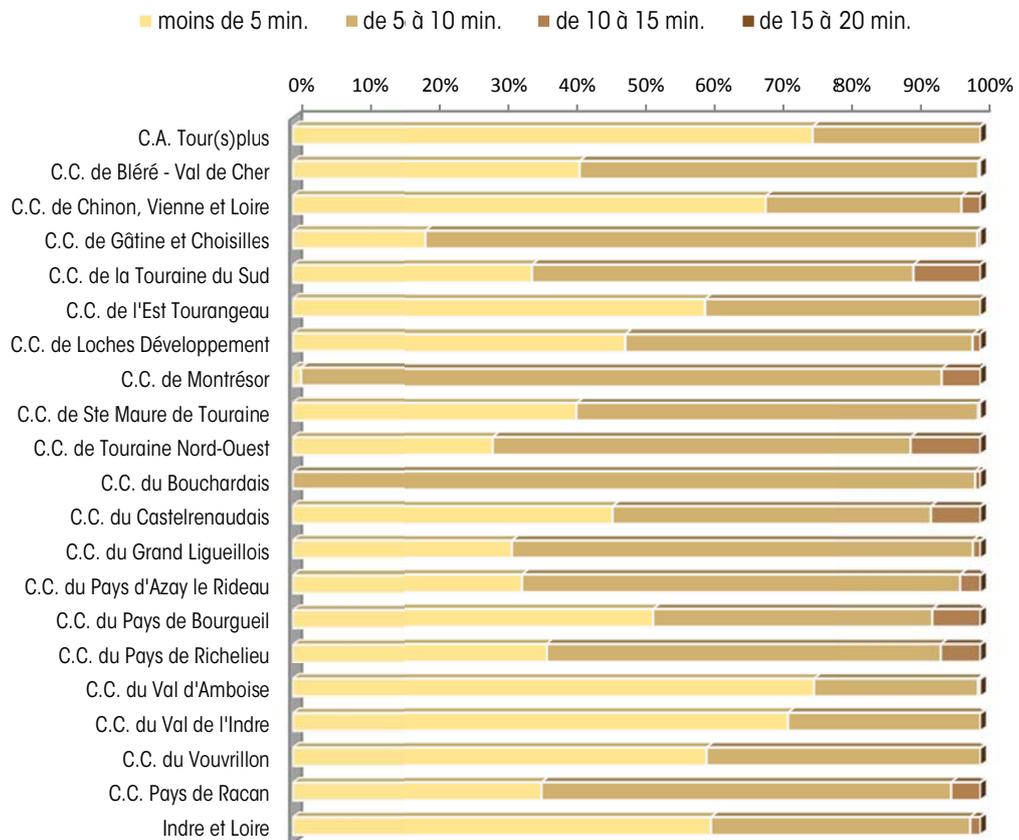


## 4-2 Panier « Culture, sport, loisirs »

Carte 29 : Temps d'accès moyen par commune à l'ensemble des services du panier « Culture, sports, loisirs »

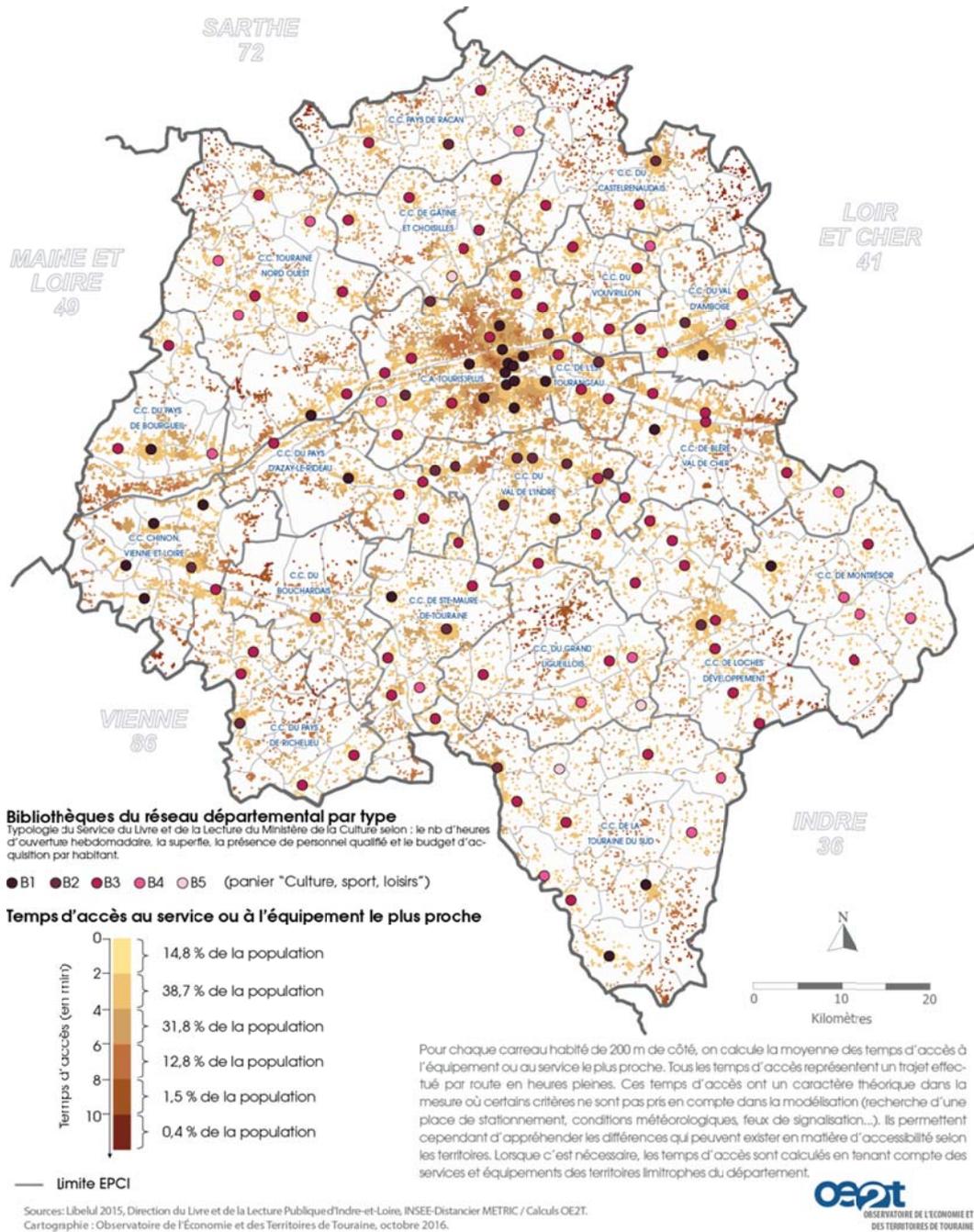


Graphique 17 : Temps d'accès routiers à l'ensemble des services du panier « Culture, sports, loisirs » à l'échelle des EPCI

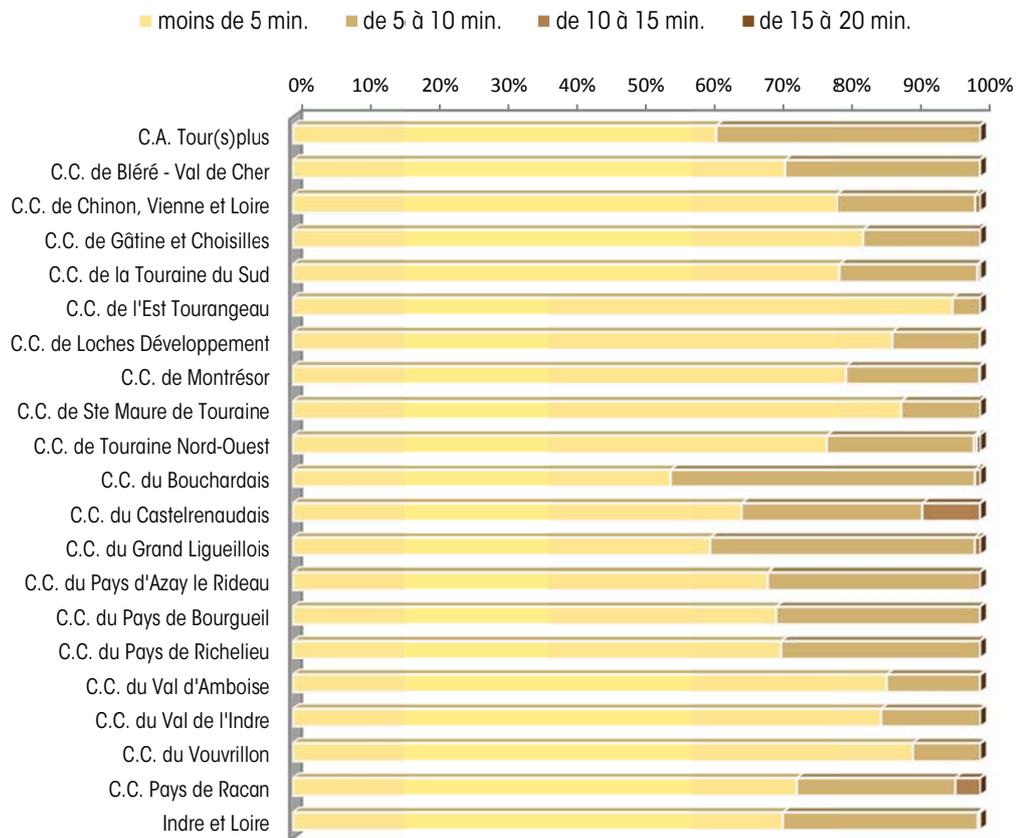


### 4-2-1 Accessibilité routière aux bibliothèques du réseau départemental

Carte 30 : Temps d'accès routiers aux bibliothèques du réseau départemental

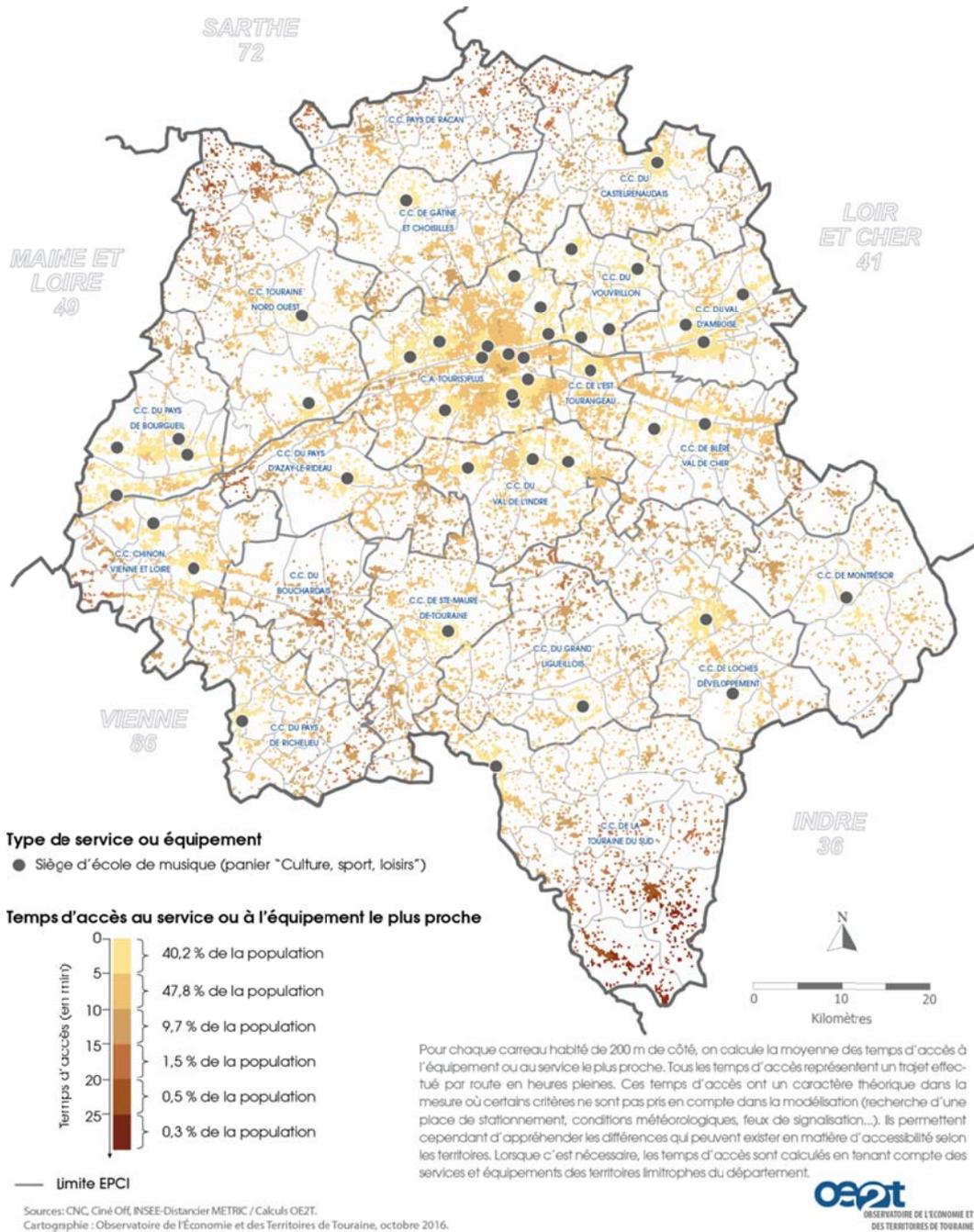


Graphique 18 : Temps d'accès routiers aux bibliothèques du réseau départemental à l'échelle des EPCI

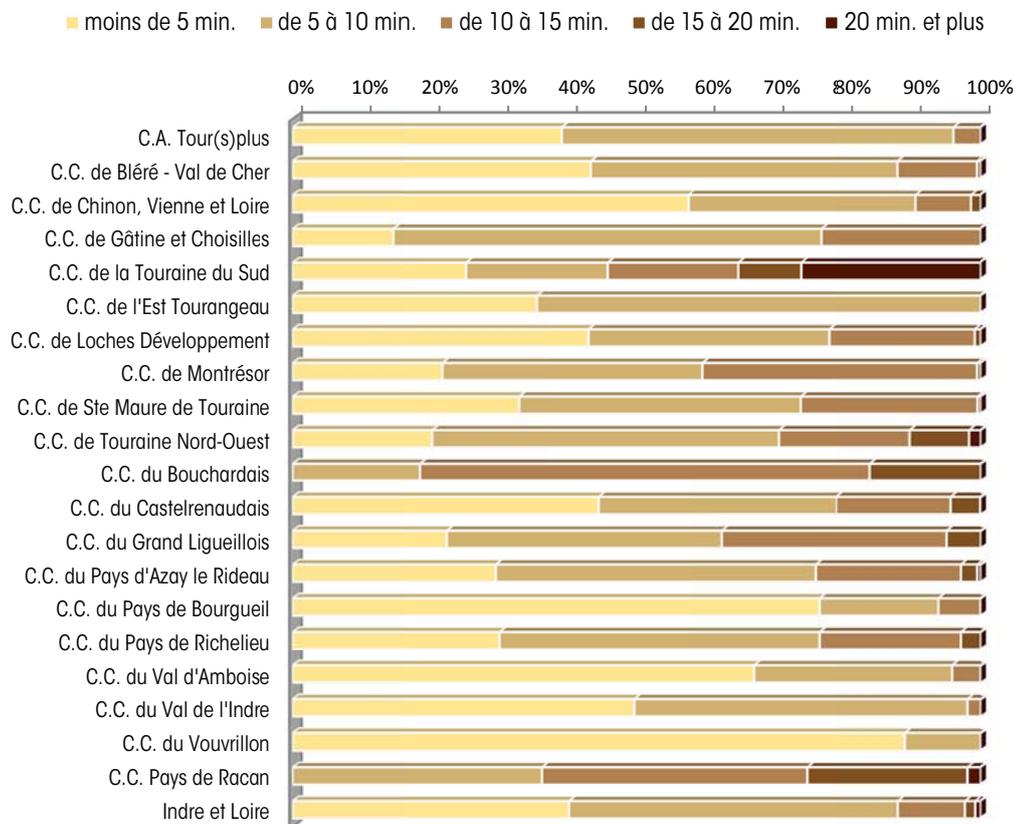


### 4-2-2 Accessibilité routière aux écoles de musique

Carte 31 : Temps d'accès routiers aux écoles de musique

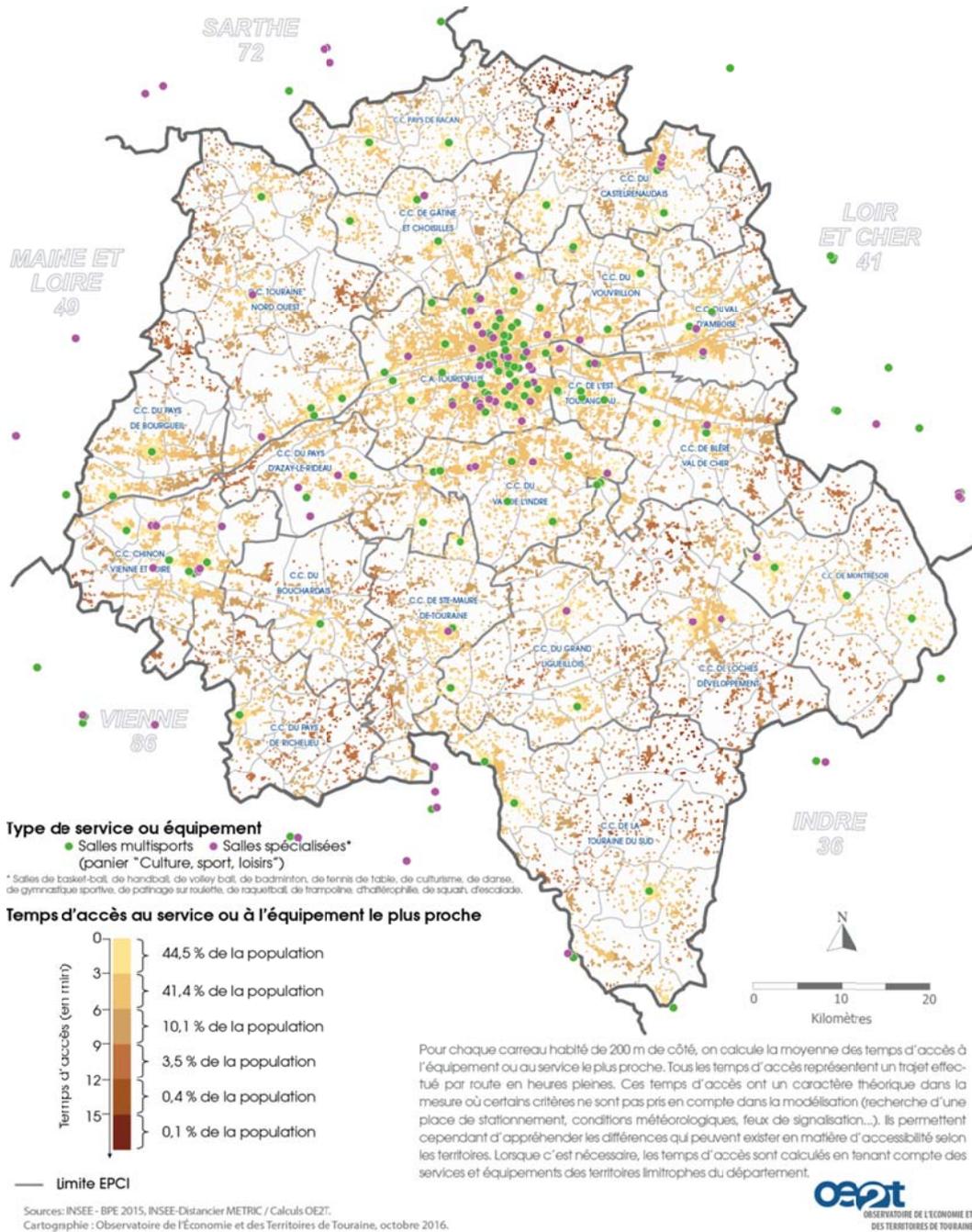


Graphique 19 : Temps d'accès routiers aux écoles de musique à l'échelle des EPCI

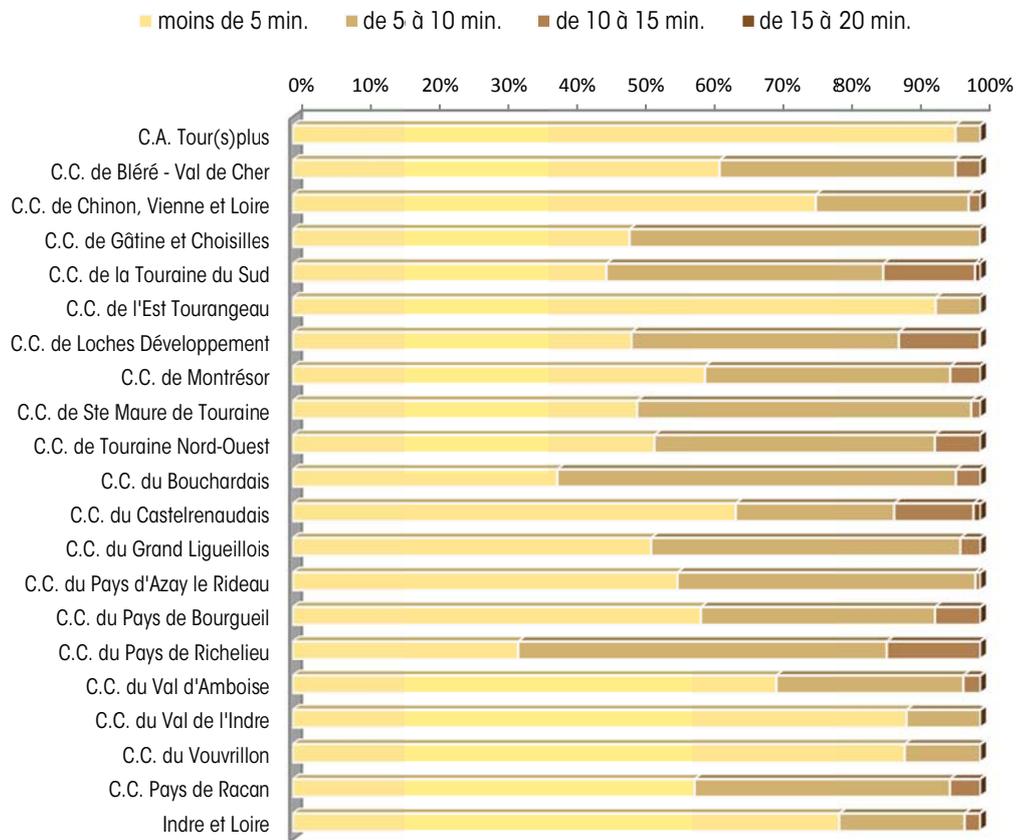


### 4-2-3 Accessibilité routière aux gymnases et salles de sport spécialisées

Carte 32 : Temps d'accès routiers aux gymnases et salles de sport spécialisées

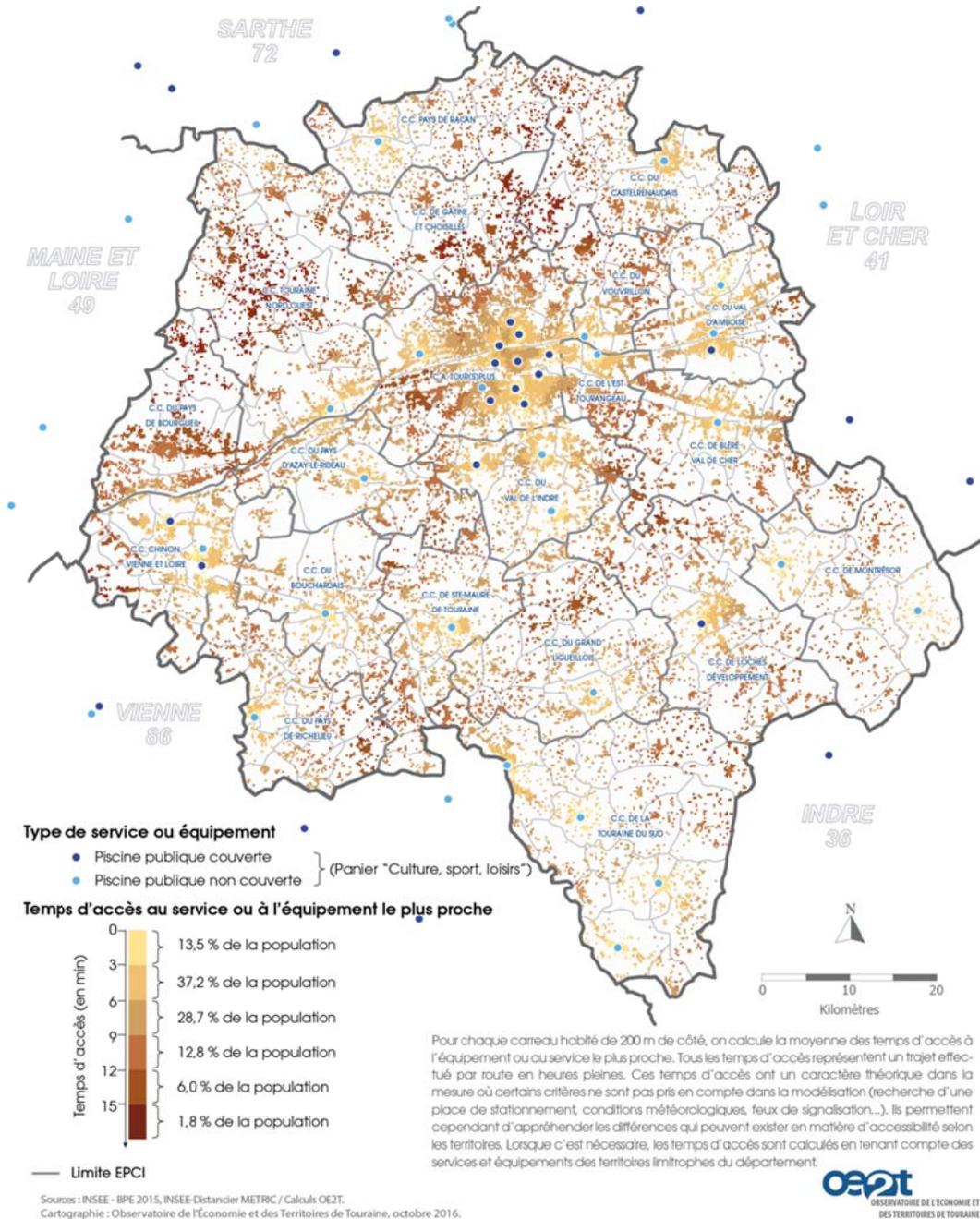


Graphique 20 : Temps d'accès routiers aux gymnases et salles de sport spécialisées à l'échelle des EPCI

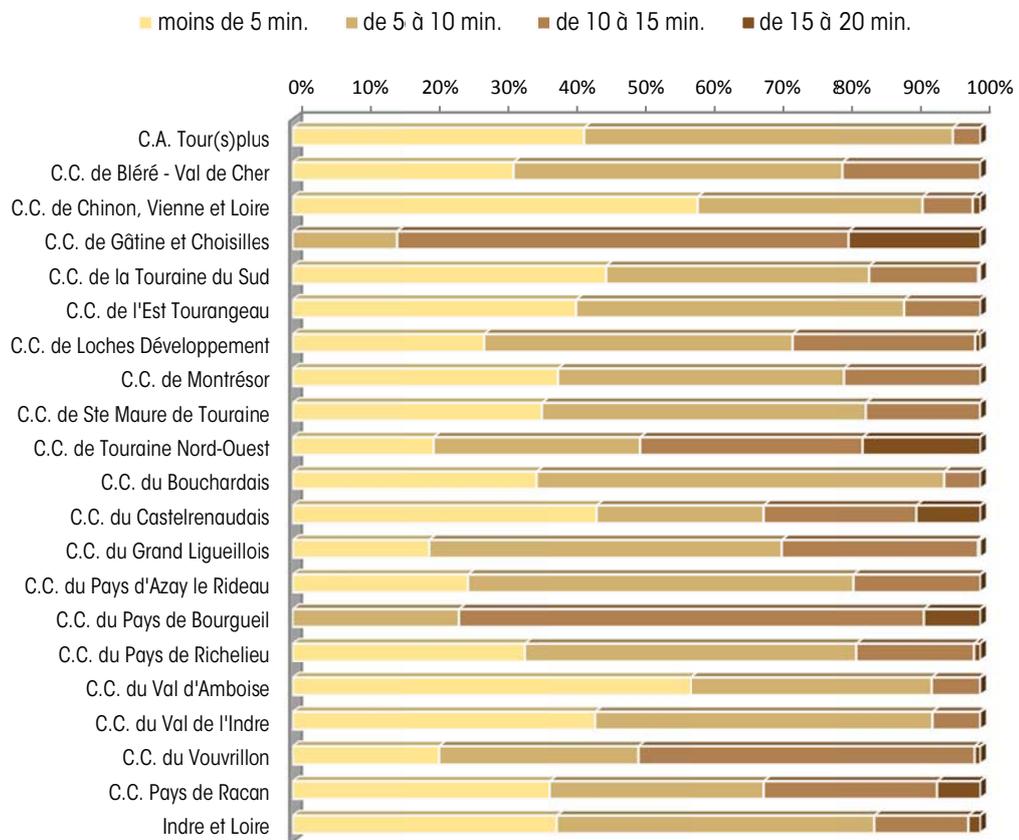


### 4-2-4 Accessibilité routière aux piscines publiques

Carte 33 : Temps d'accès routiers aux piscines publiques

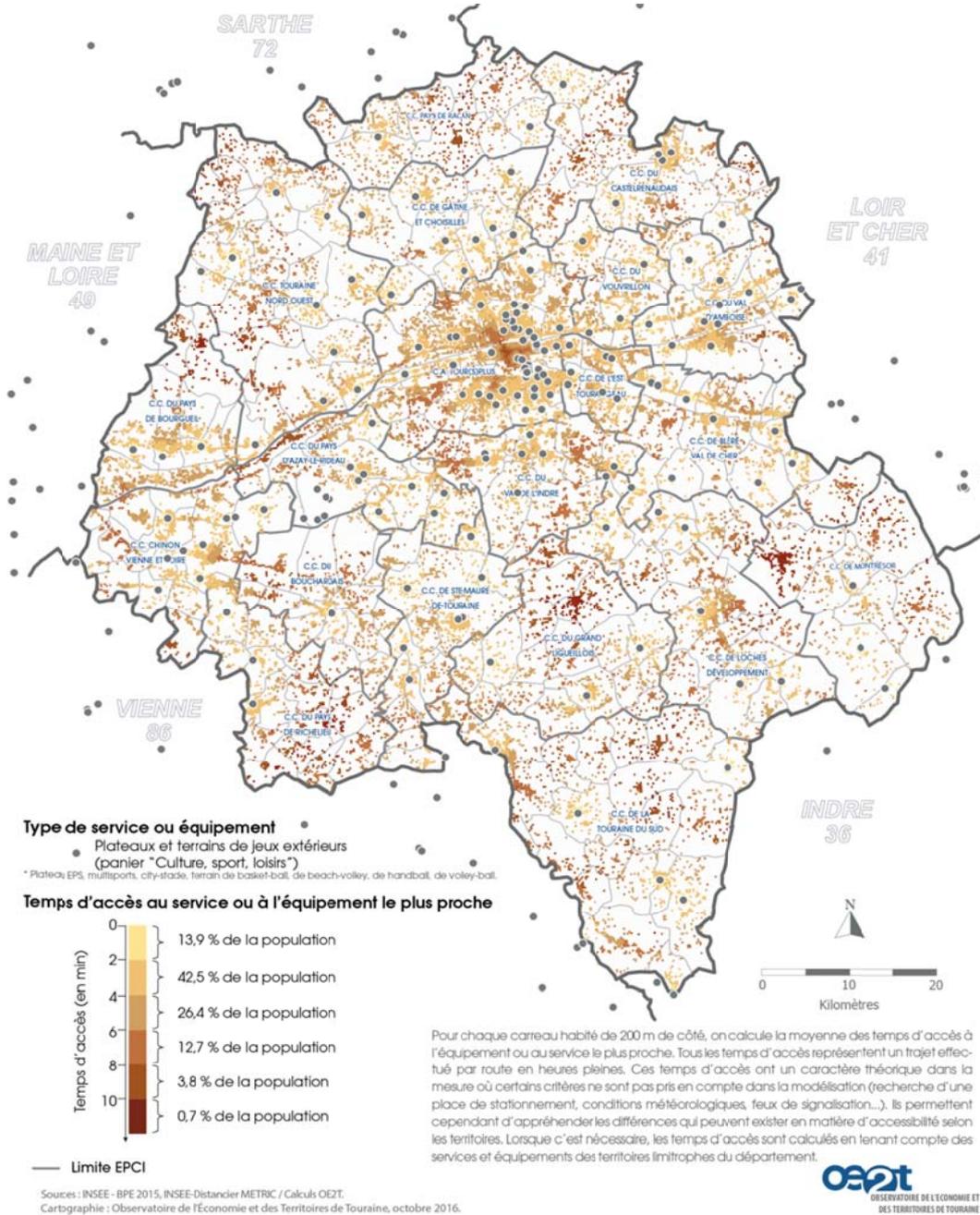


Graphique 21 : Temps d'accès routiers aux piscines publiques à l'échelle des EPCI

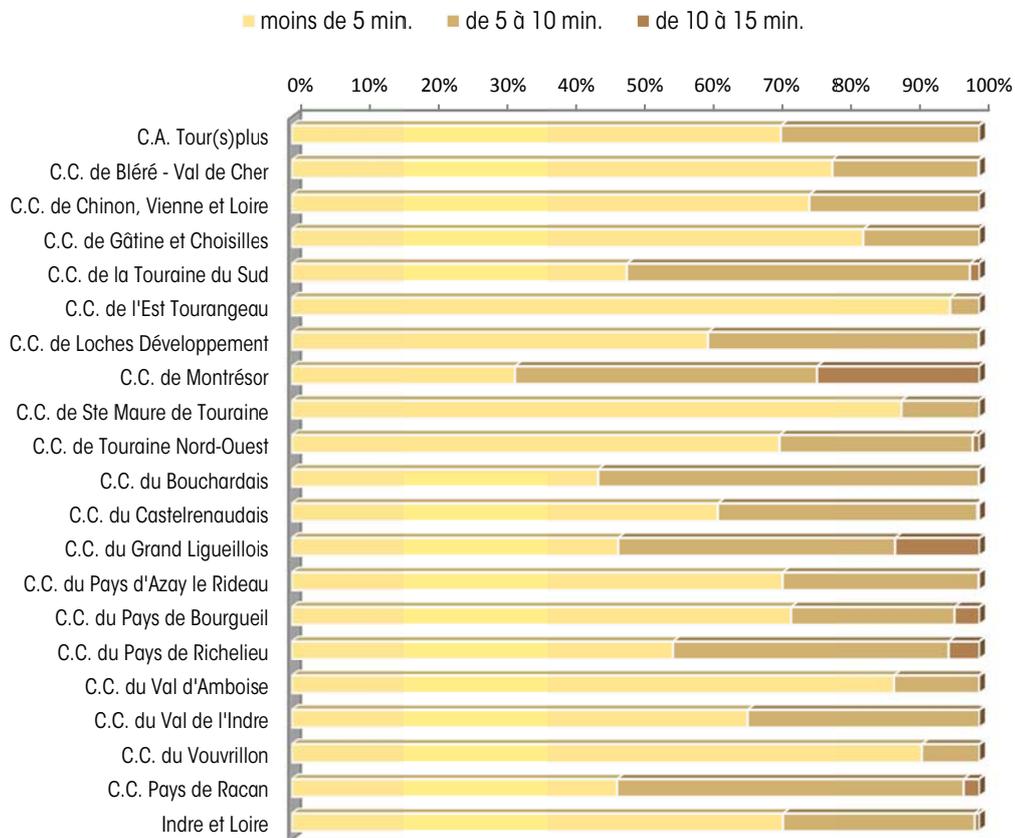


### 4-2-5 Accessibilité routière aux plateaux et terrains de jeux extérieurs

Carte 34 : Temps d'accès routiers aux plateaux et terrains de jeux extérieurs

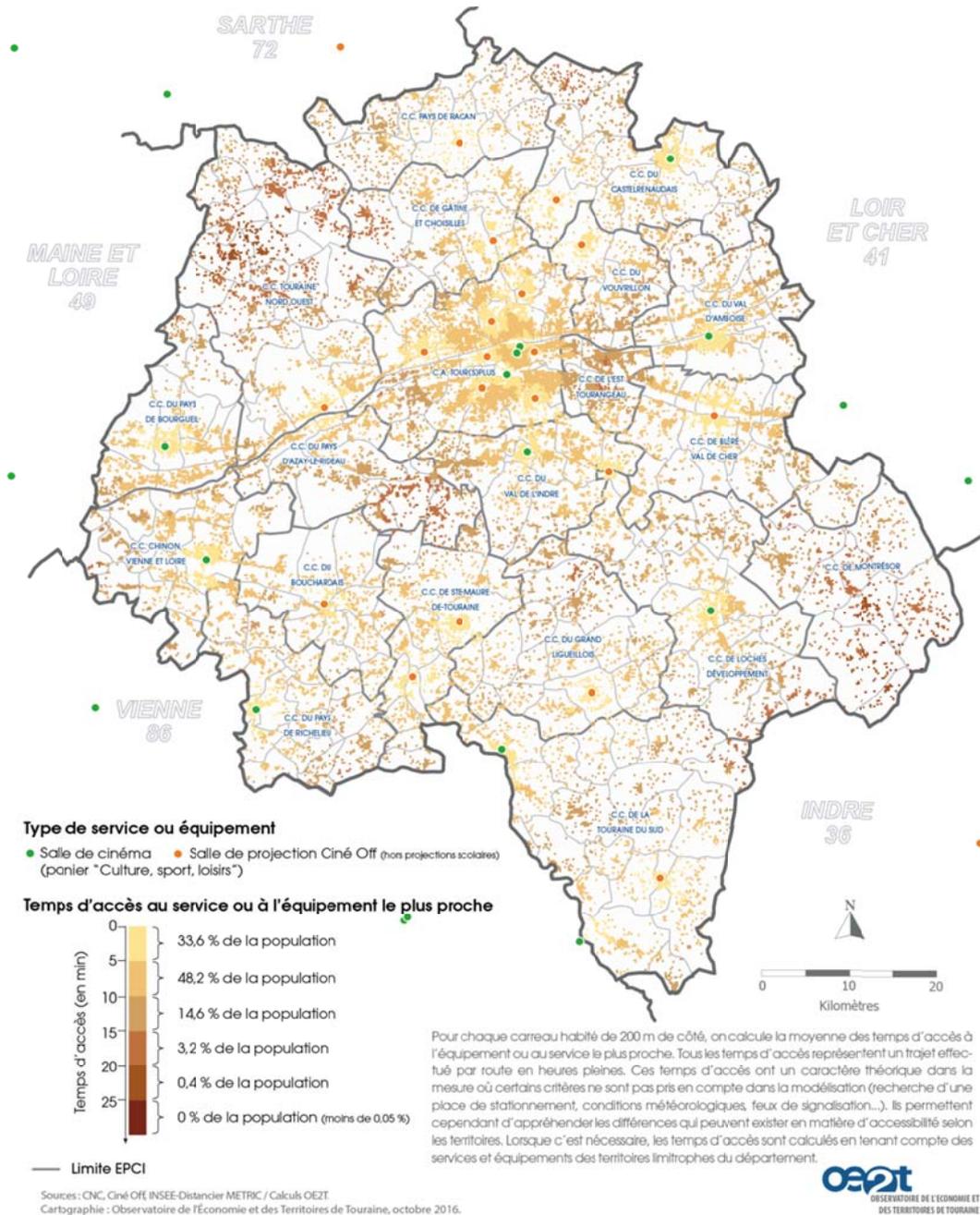


Graphique 22 : Temps d'accès routiers aux plateaux et terrains de jeux extérieurs à l'échelle des EPCI

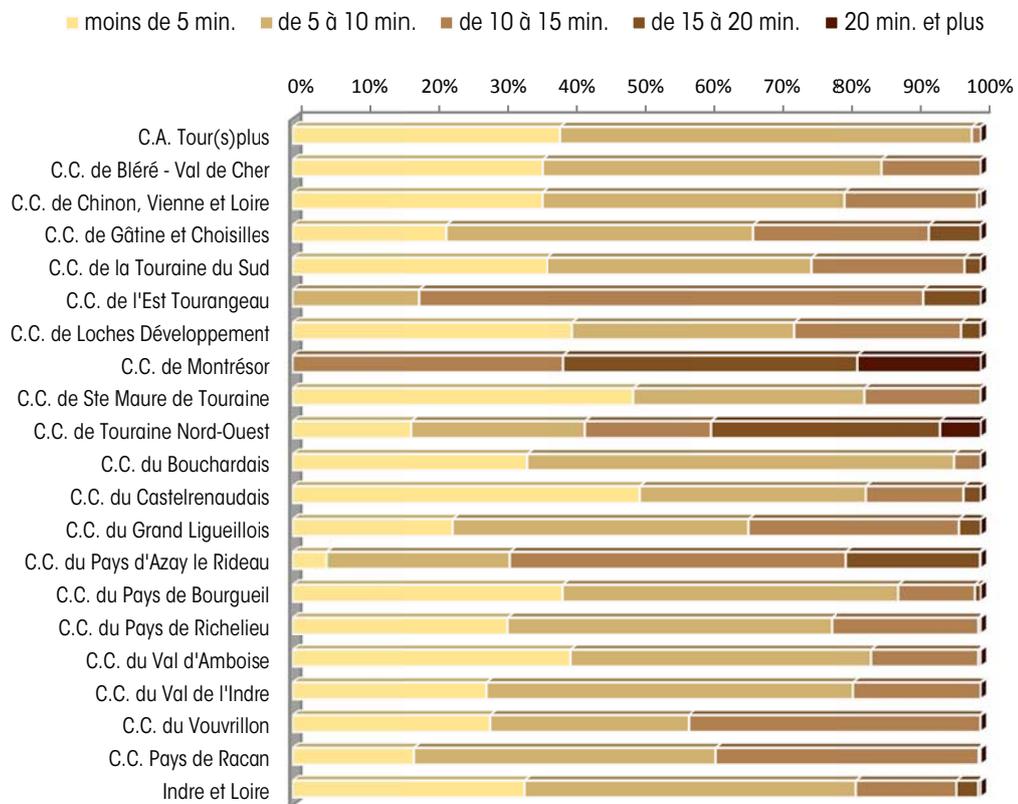


### 4-2-6 Accessibilité routière aux salles de cinéma

Carte 35 : Temps d'accès routiers aux salles de cinéma

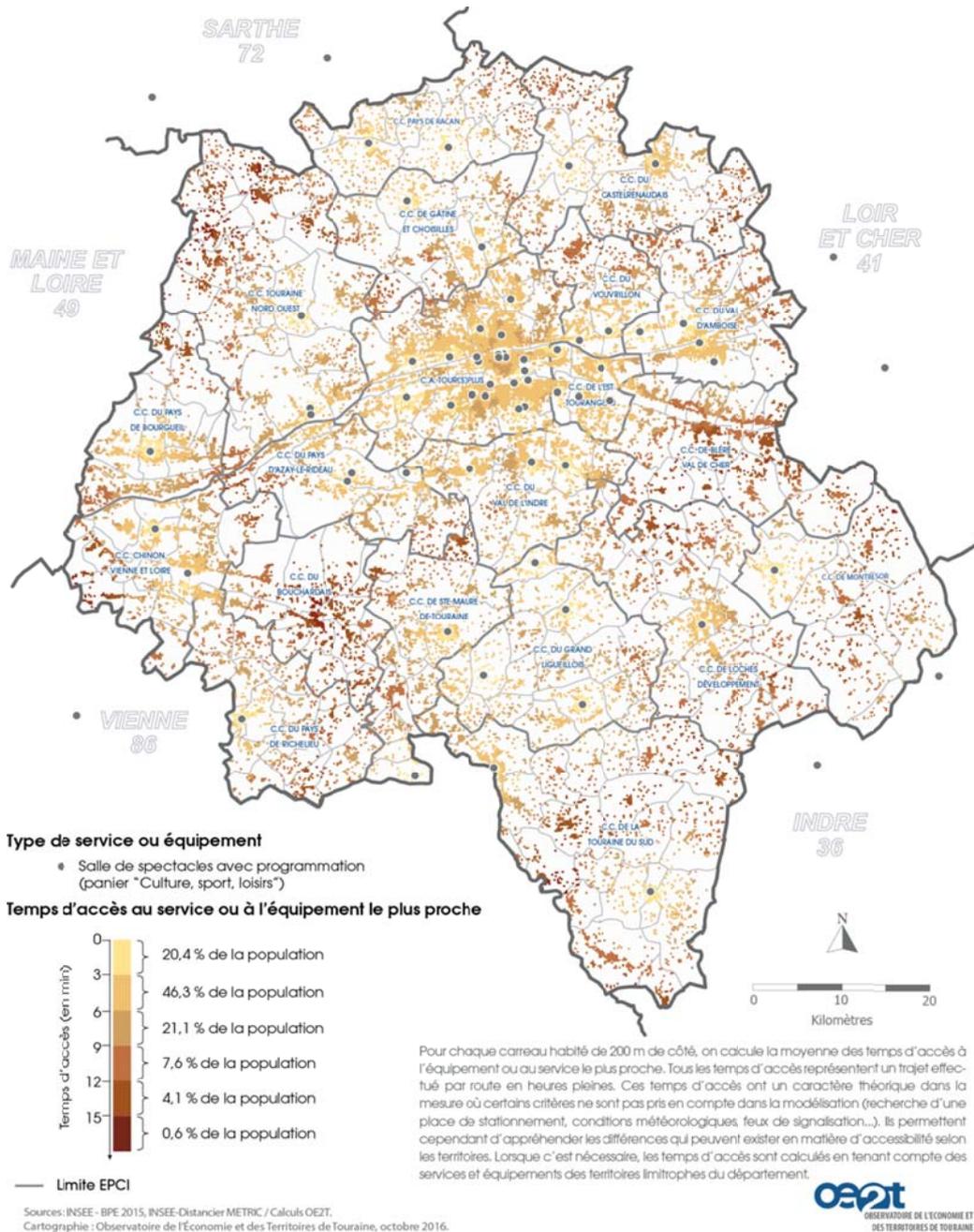


Graphique 23 : Temps d'accès routiers aux salles de cinéma à l'échelle des EPCI

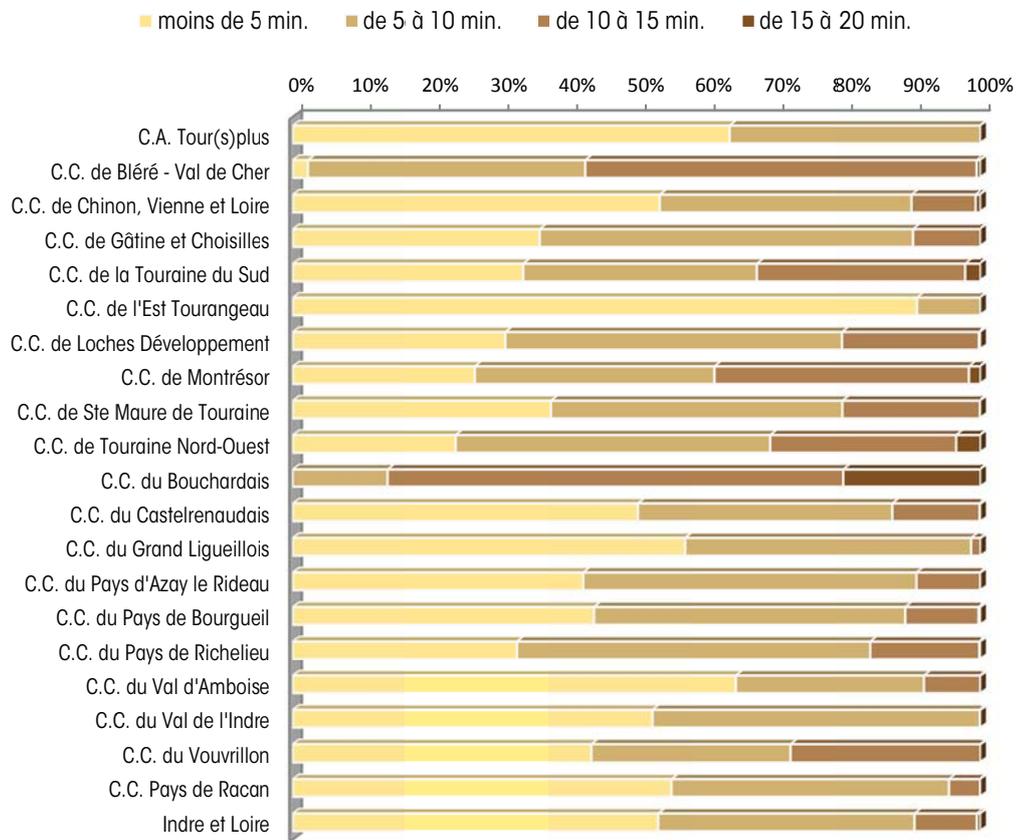


#### 4-2-7 Accessibilité routière aux salles de spectacle avec programmation

Carte 36 : Temps d'accès routiers aux salles de spectacle avec programmation

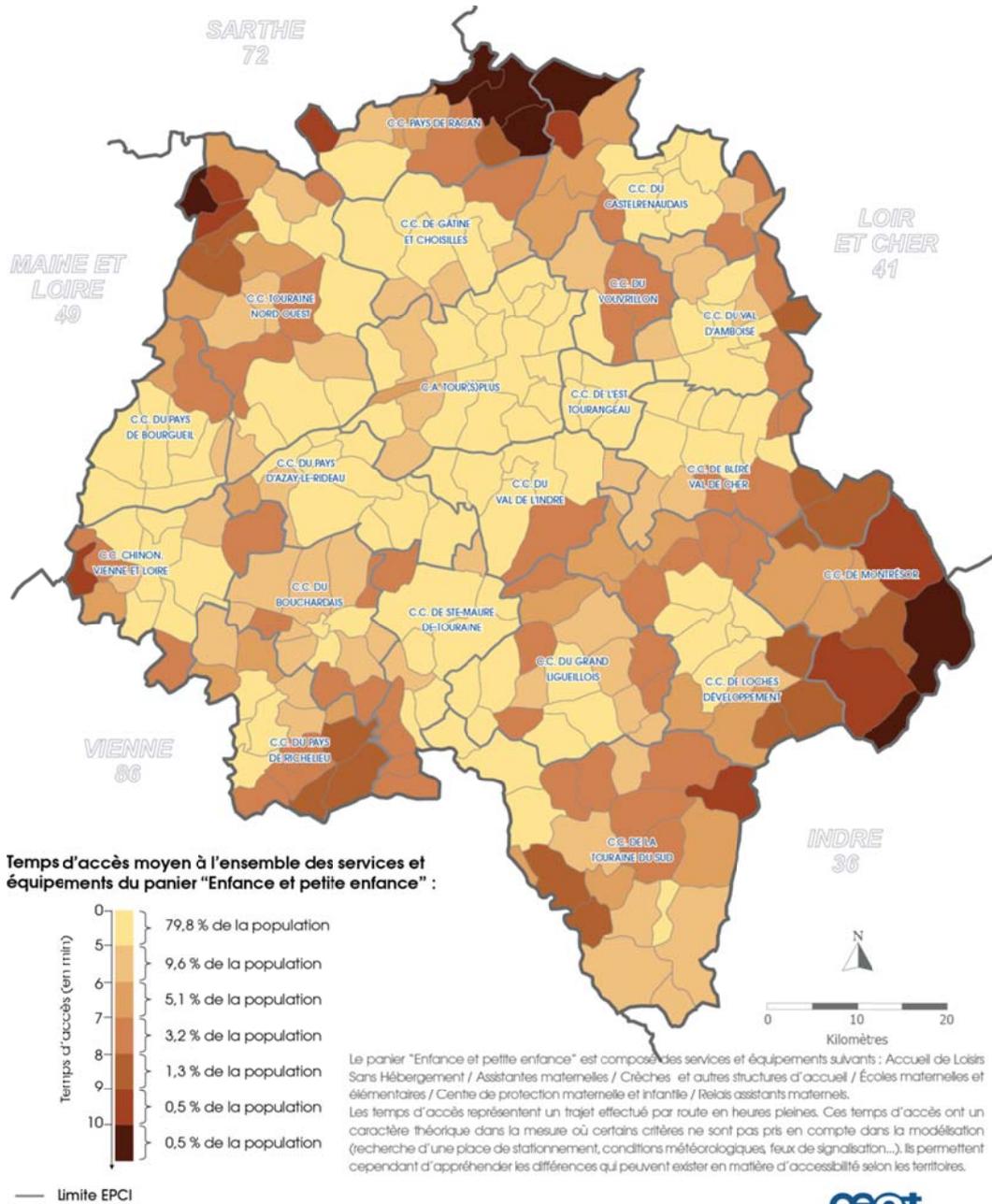


Graphique 24 : Temps d'accès routiers aux salles de spectacle avec programmation à l'échelle des EPCI

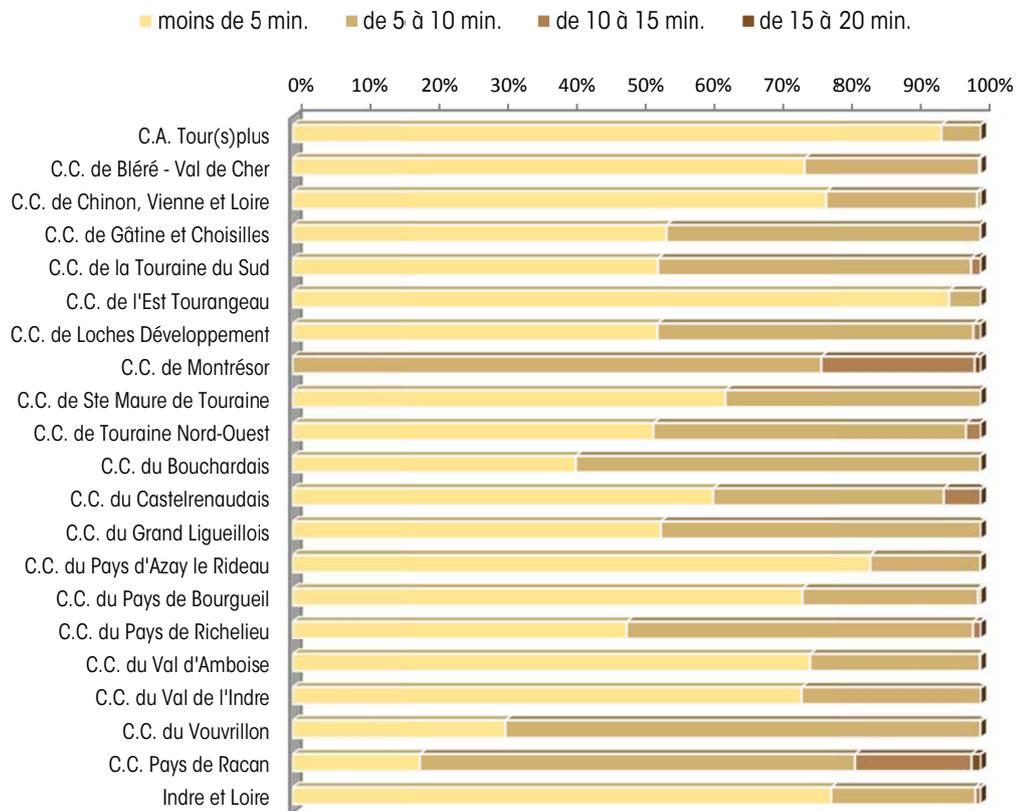


### 4-3 Panier «Enfance et petite enfance »

Carte 38 : Temps d'accès moyen par commune à l'ensemble des services du panier « Enfance et petite enfance »

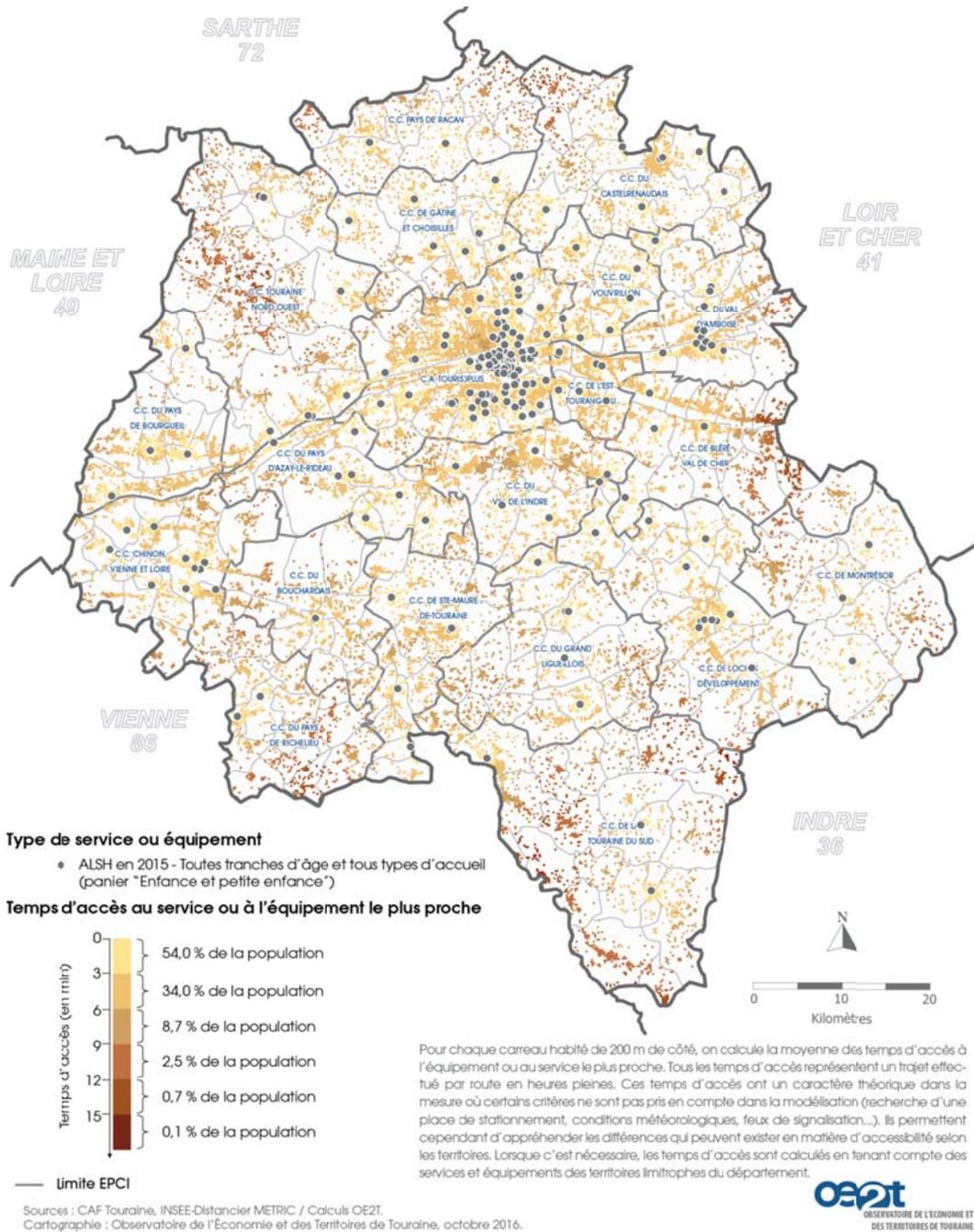


Graphique 26 : Temps d'accès routiers à l'ensemble des services du panier « Enfance et petite enfance » à l'échelle des EPCI

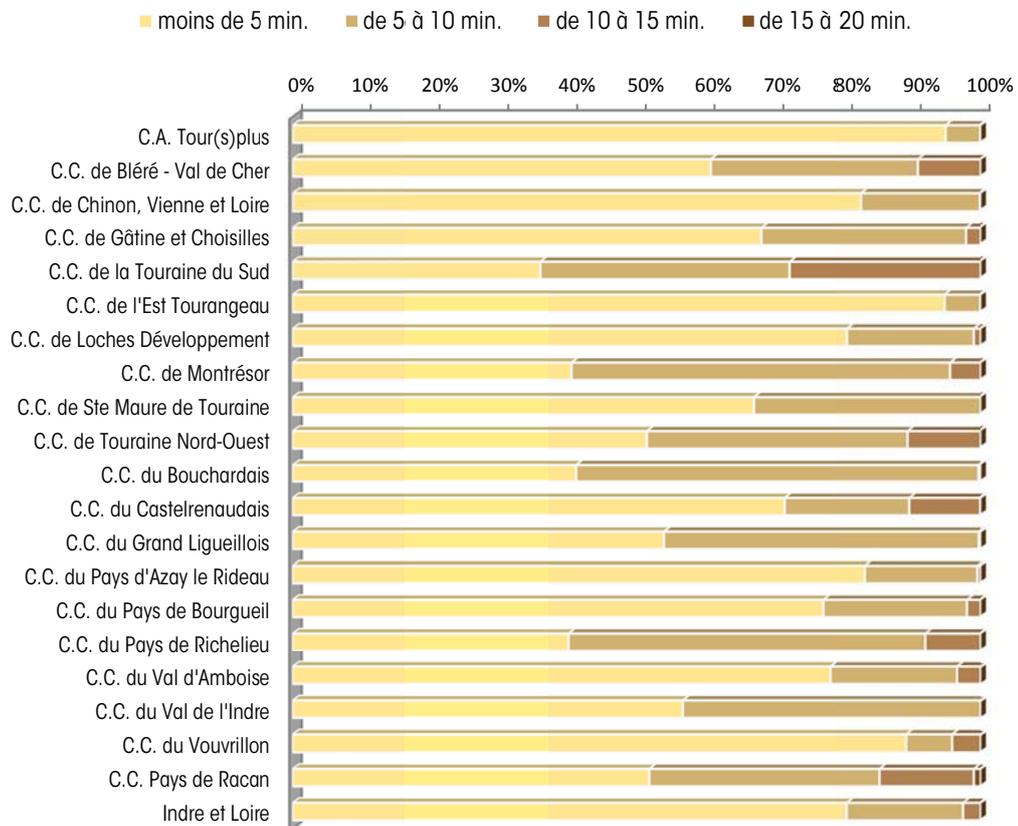


### 4-3-1 Accessibilité routière aux accueils de loisirs sans hébergement (ALSH)

Carte 39 : Temps d'accès routiers aux accueils de loisirs sans hébergement (ALSH)

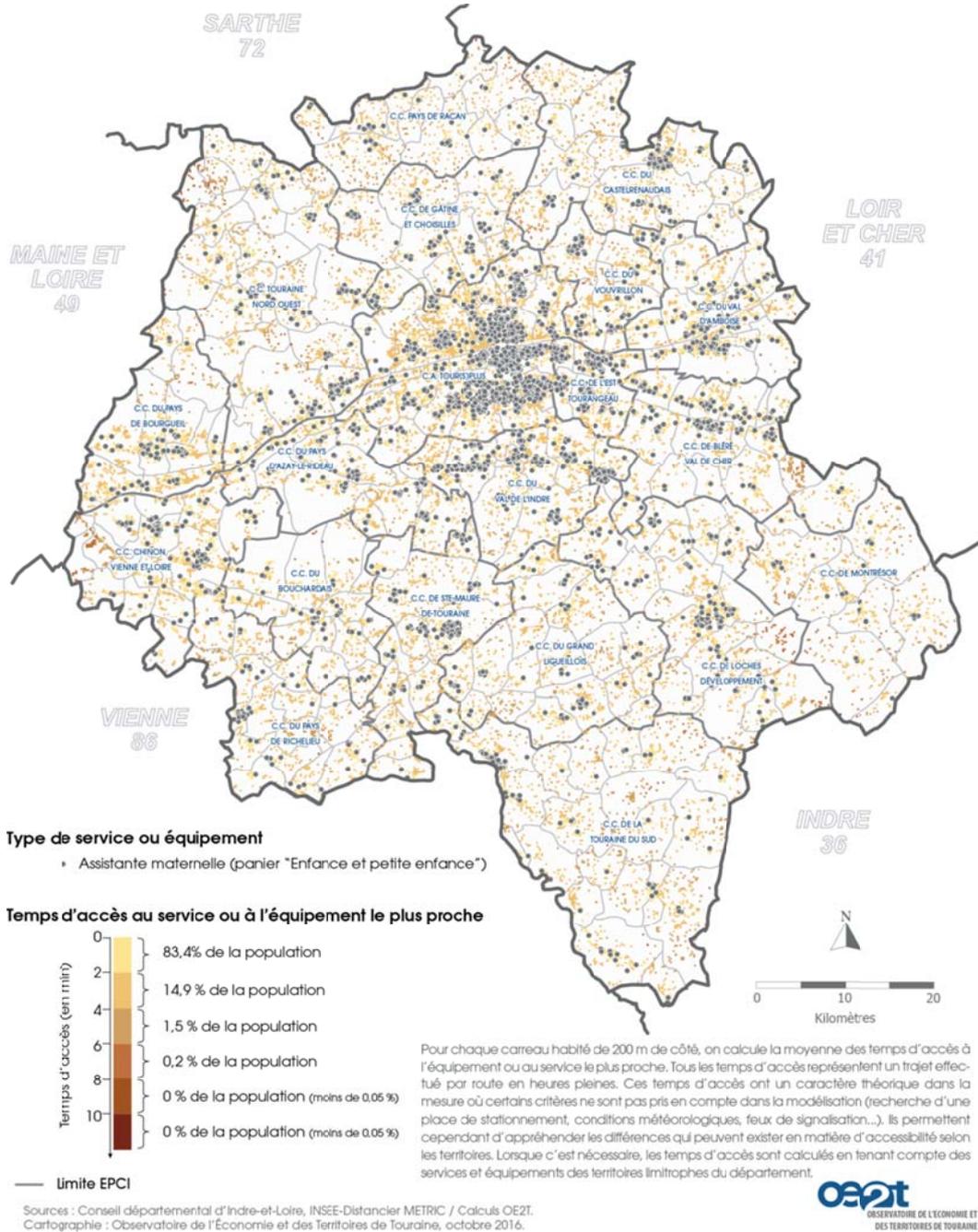


Graphique 27 : Temps d'accès routiers aux accueils de loisirs sans hébergement (ALSH) à l'échelle des EPCI

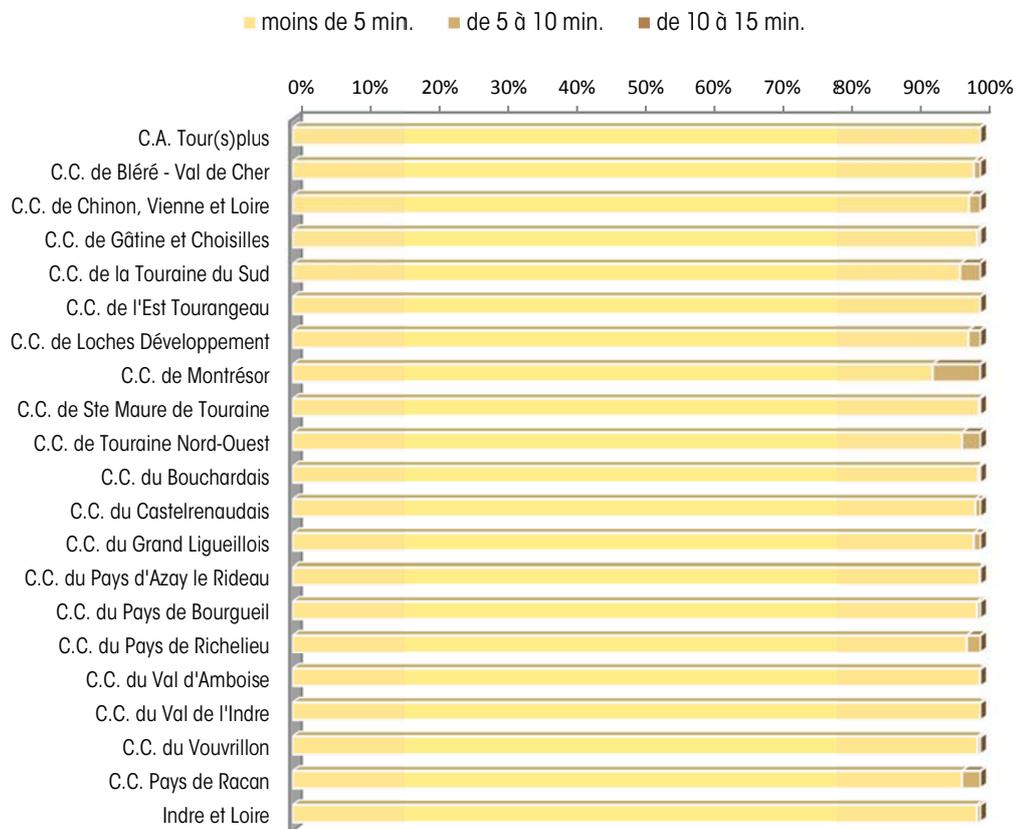


### 4-3-2 Accessibilité routière aux assistantes maternelles

Carte 40 : Temps d'accès routiers aux assistantes maternelles

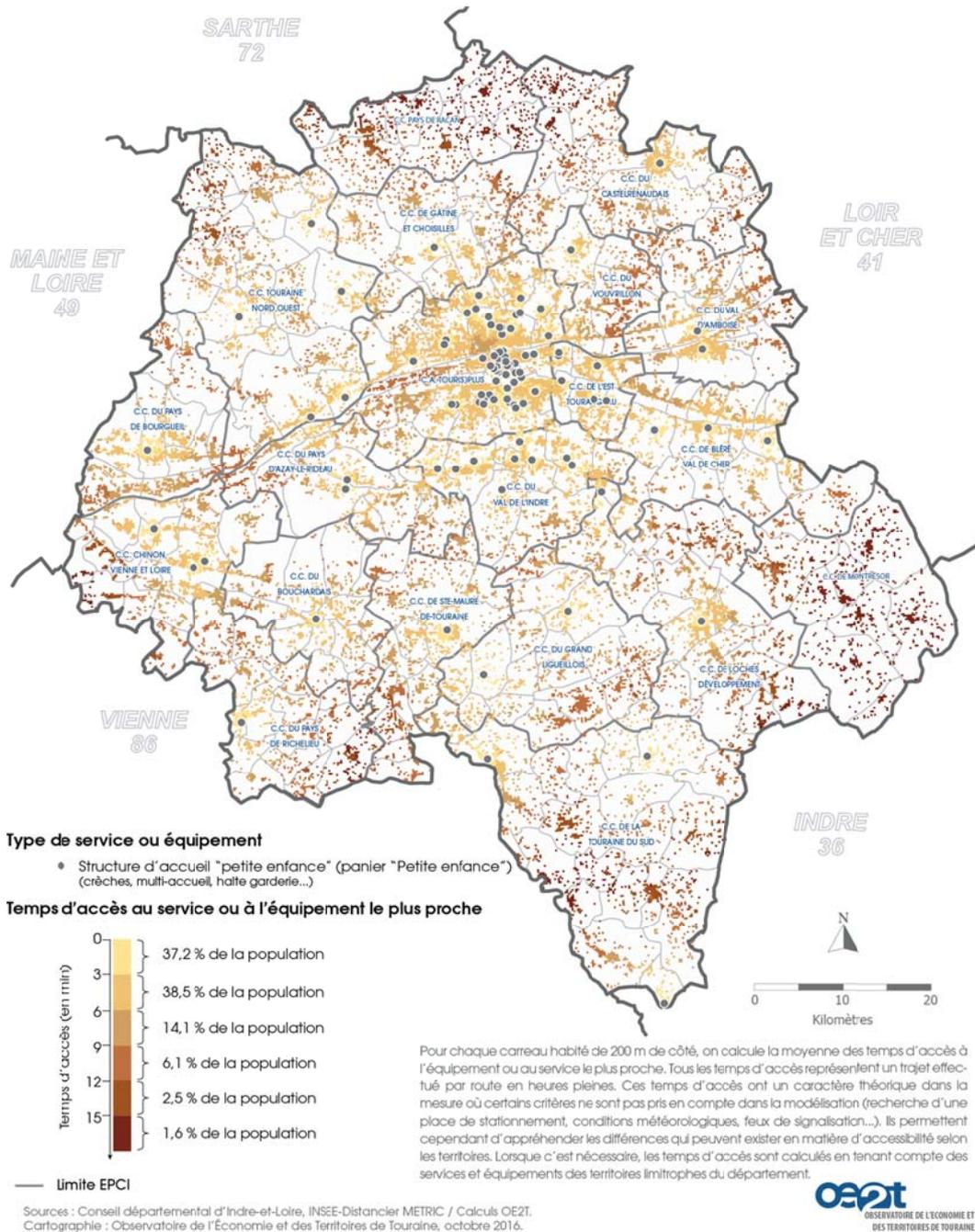


Graphique 28 : Temps d'accès routiers aux assistantes maternelles à l'échelle des EPCI

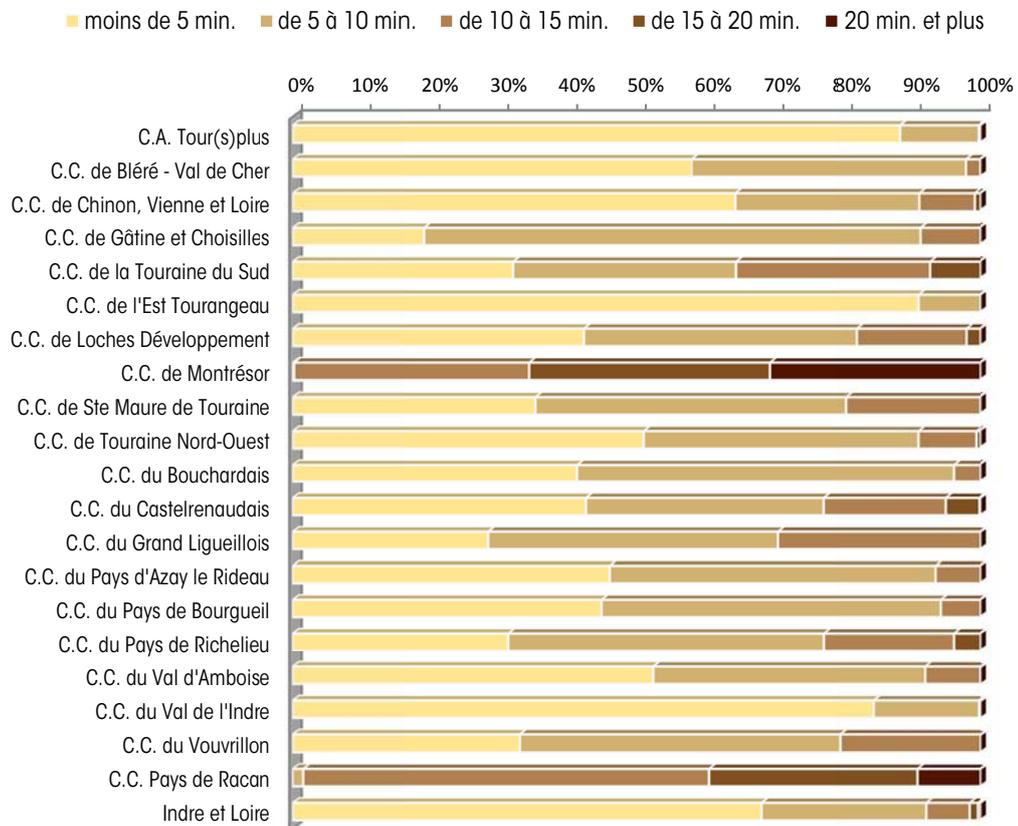


### 4-3-3 Accessibilité routière aux structures d'accueil type crèche, halte-garderie ou multi-accueil

Carte 41 : Temps d'accès routiers aux structures d'accueil type crèche, halte-garderie ou multi-accueil

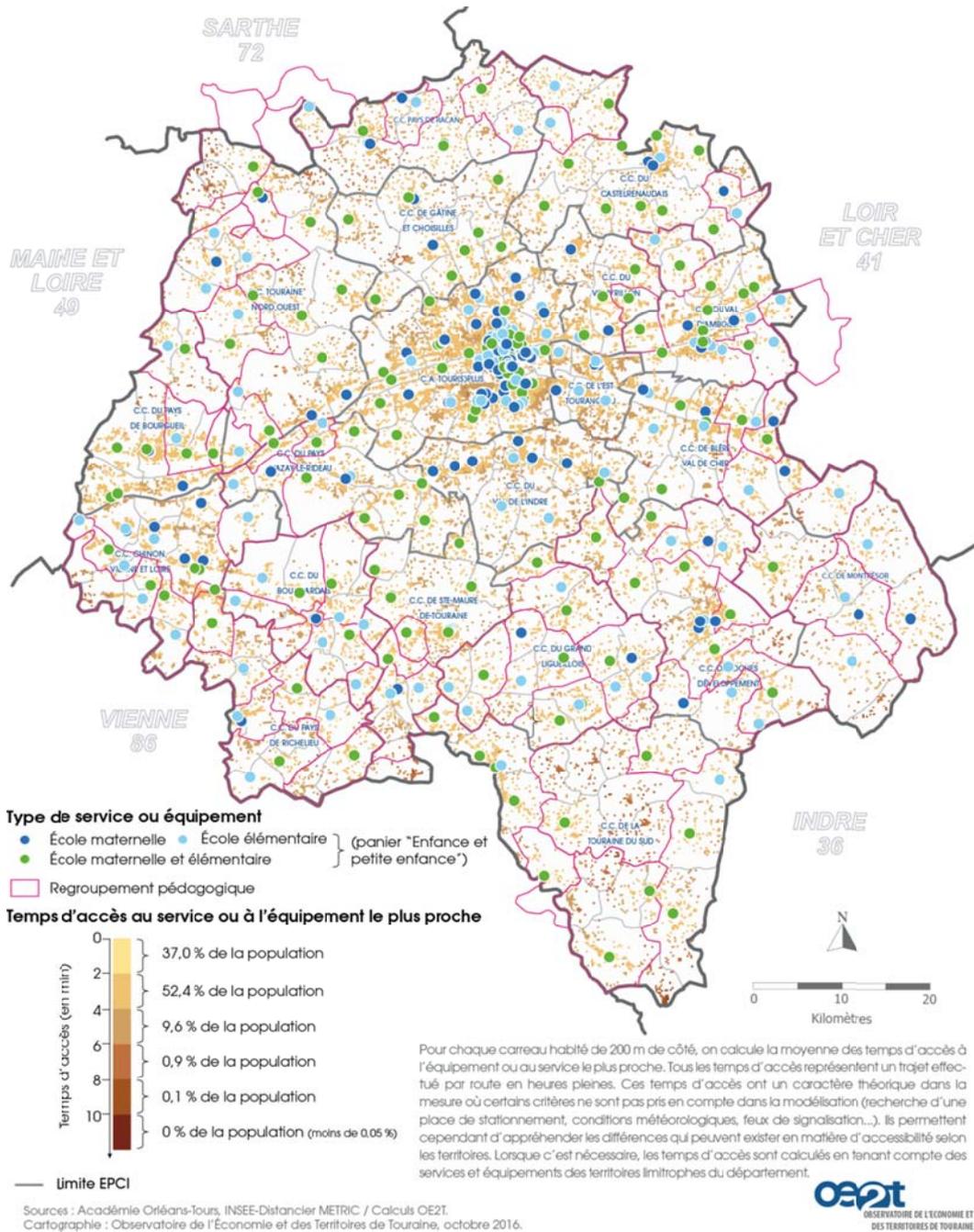


Graphique 29 : Temps d'accès routiers aux structures d'accueil type crèche, halte-garderie ou multi-accueil à l'échelle des EPCI

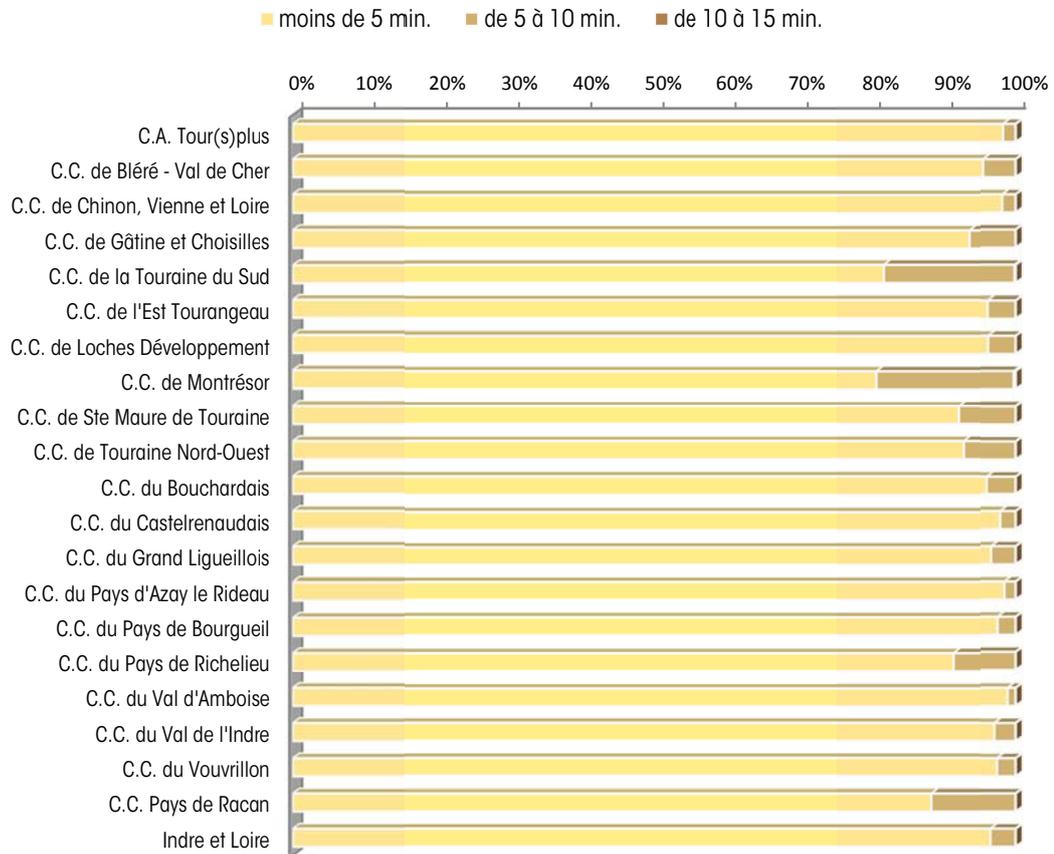


### 4-3-4 Accessibilité routière aux écoles maternelles et/ou élémentaires

Carte 42 : Temps d'accès routiers aux écoles maternelles et/ou élémentaires

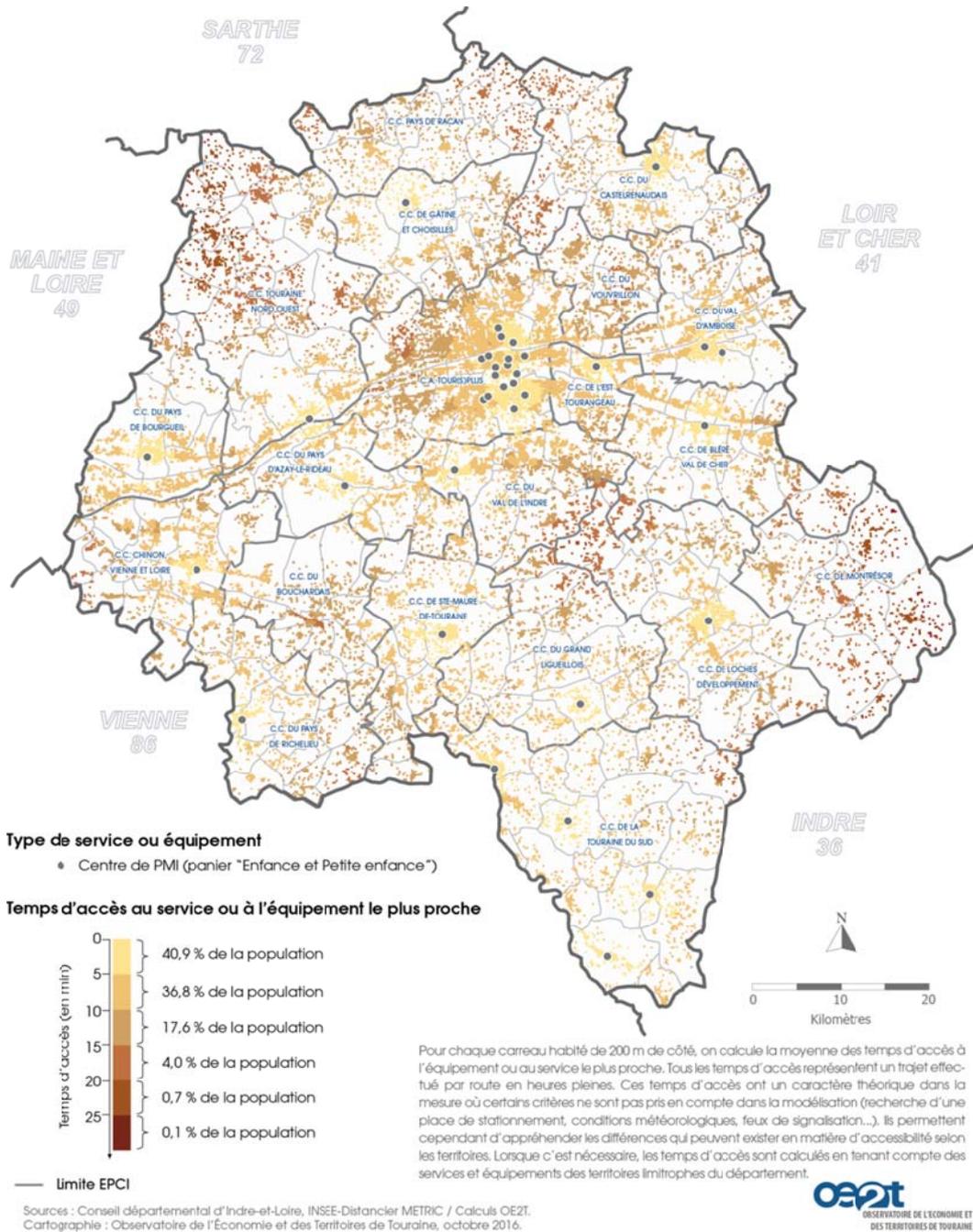


Graphique 30 : Temps d'accès routiers aux écoles maternelles et/ou élémentaires à l'échelle des EPCI

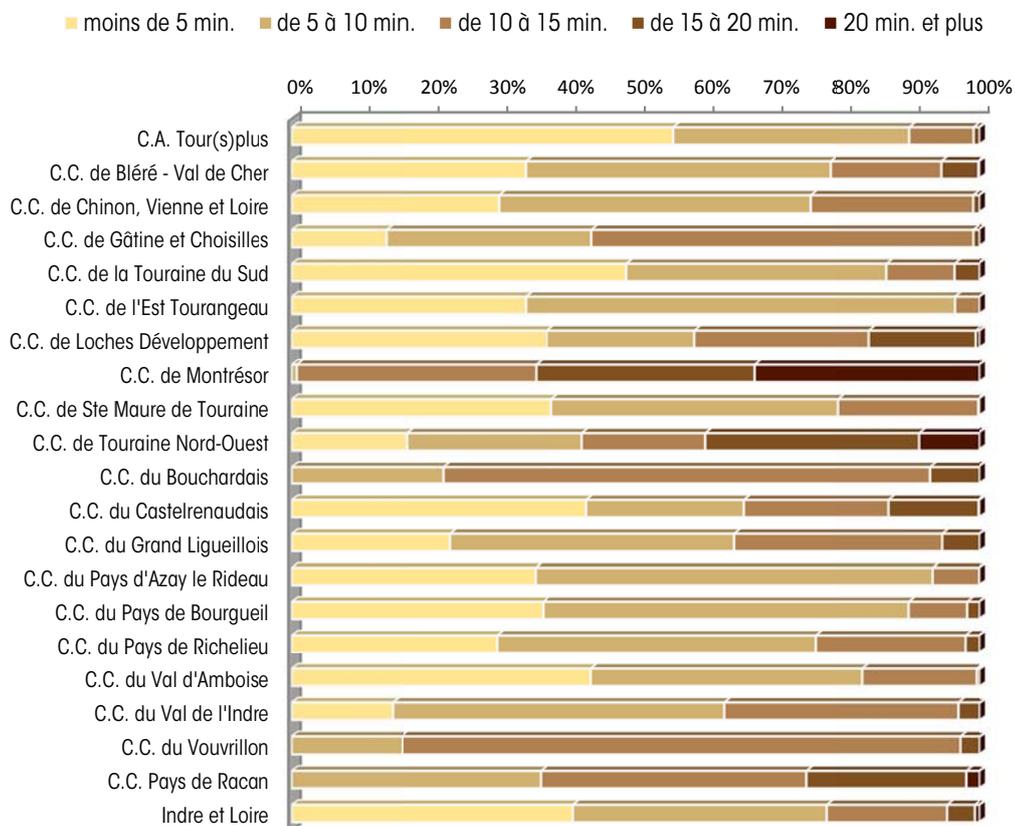


### 4-3-5 Accessibilité routière aux centres de protection maternelle et infantile (PMI)

Carte 43 : Temps d'accès routiers aux centres de protection maternelle et infantile

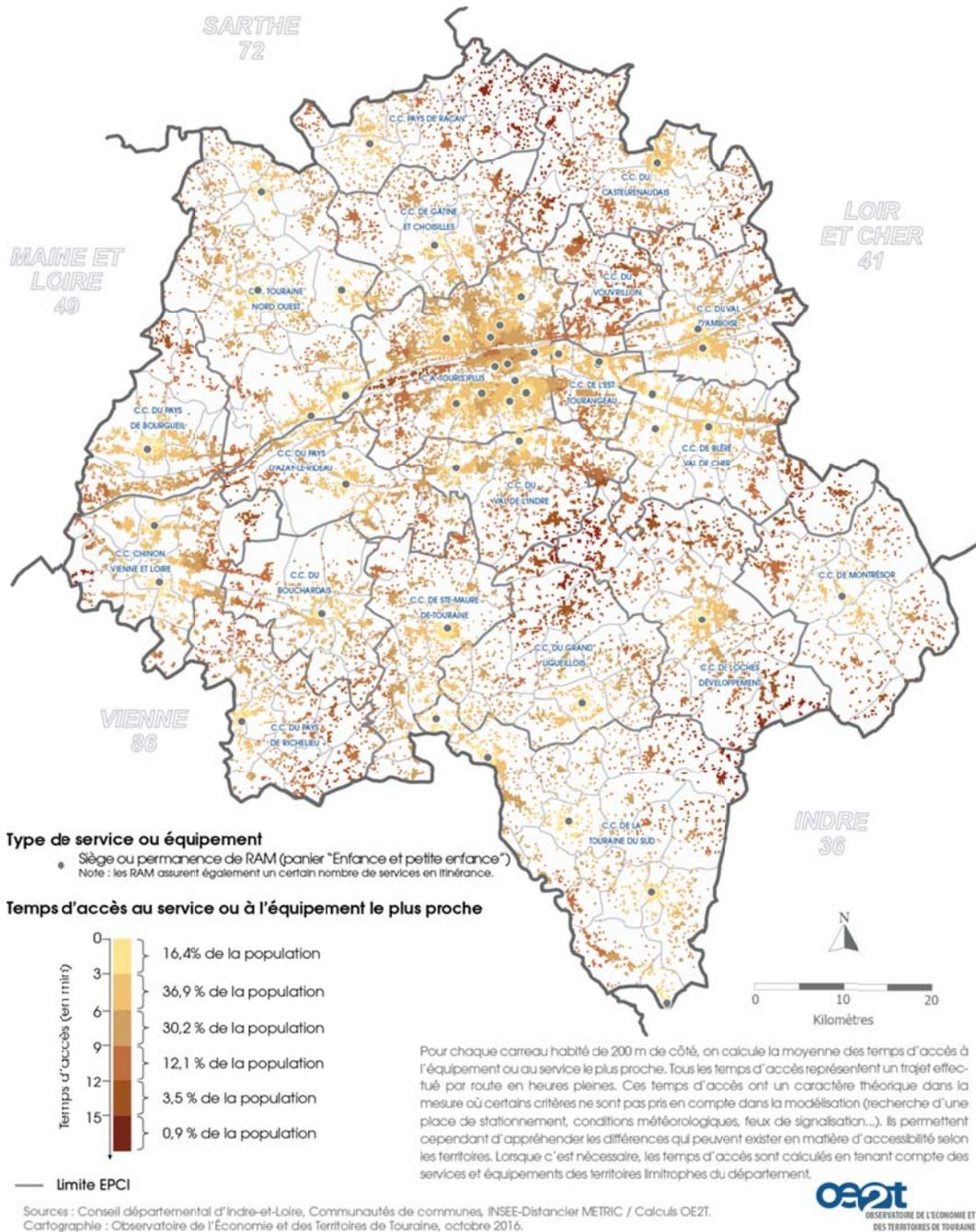


Graphique 31 : Temps d'accès routiers aux centres de protection maternelle et infantile à l'échelle des EPCI

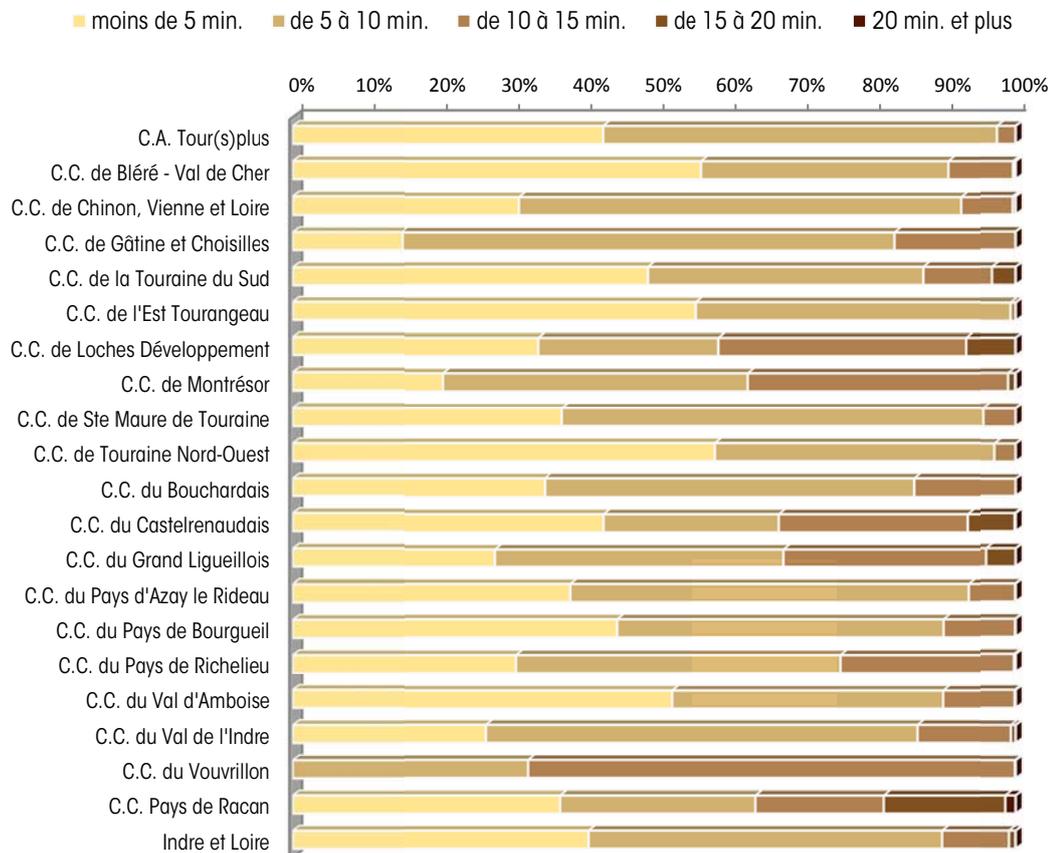


### 4-3-6 Accessibilité routière aux sièges et permanences de relais assistants maternels

Carte 44 : Temps d'accès routiers aux sièges et permanences de relais assistants maternels

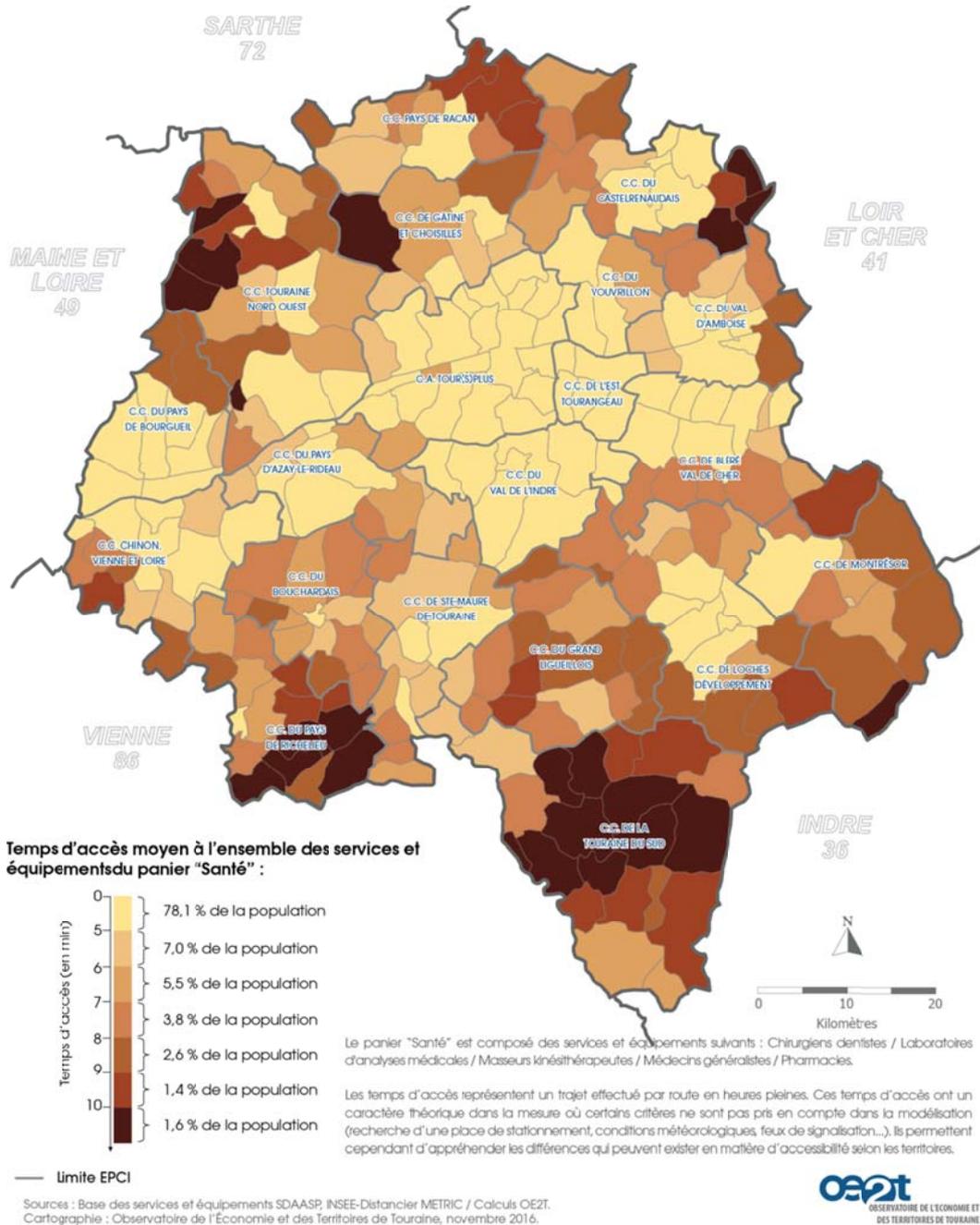


Graphique 32 : Temps d'accès routiers aux sièges et permanences de relais assistants maternels à l'échelle des EPCI

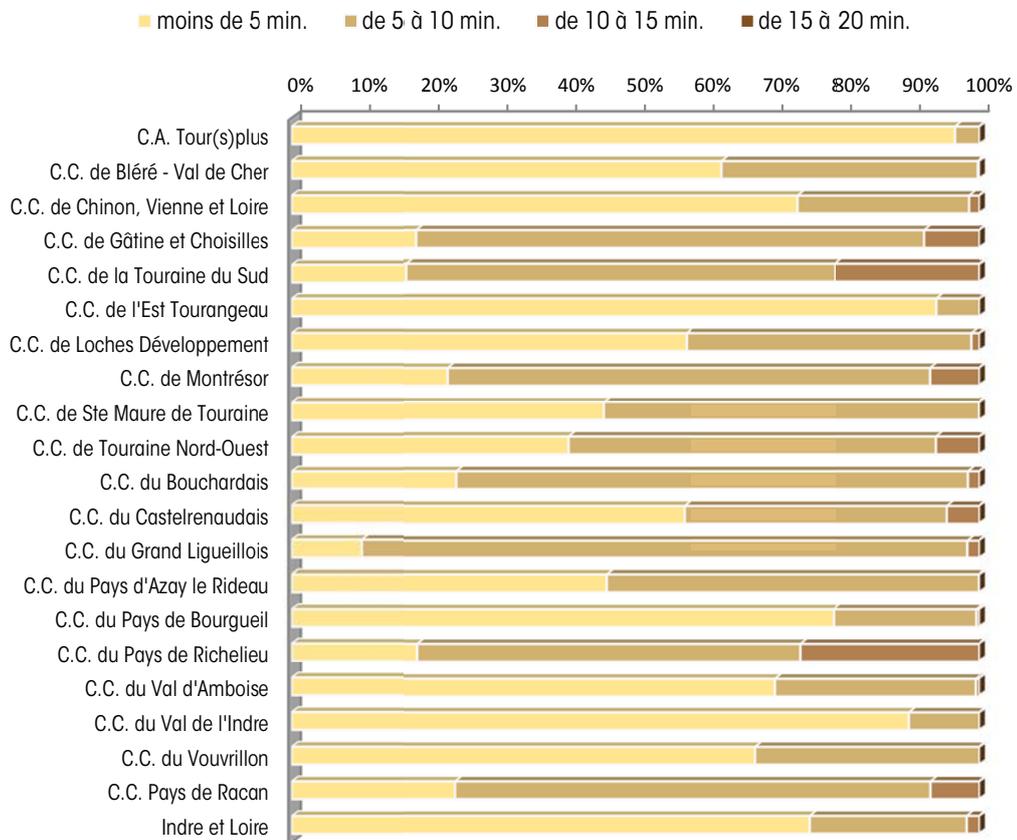


### 4-4 Panier « Santé »

Carte 45 : Temps d'accès moyen par commune à l'ensemble des services du panier « Santé »

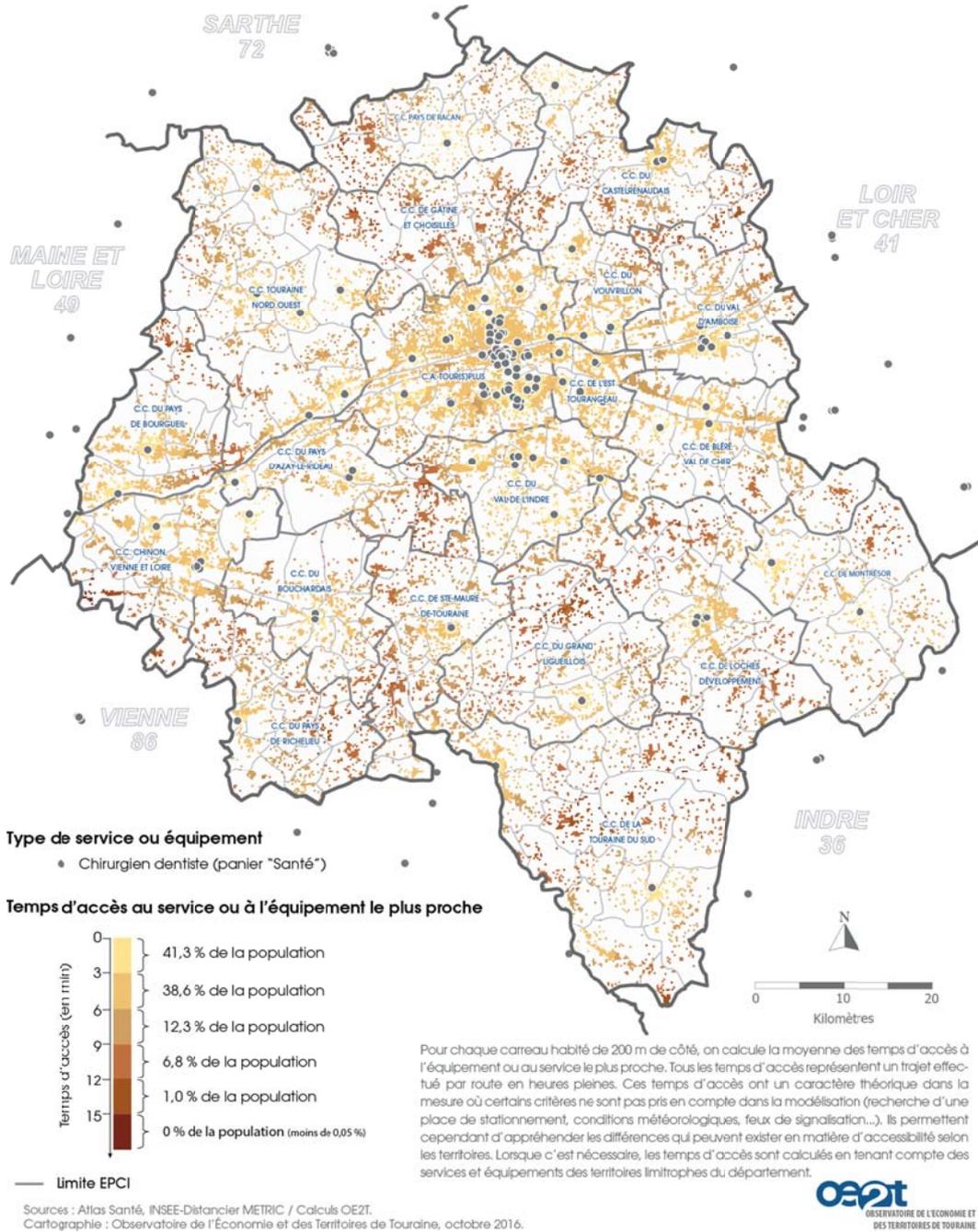


Graphique 33 : Temps d'accès routiers à l'ensemble des services du panier « Santé » à l'échelle des EPCI

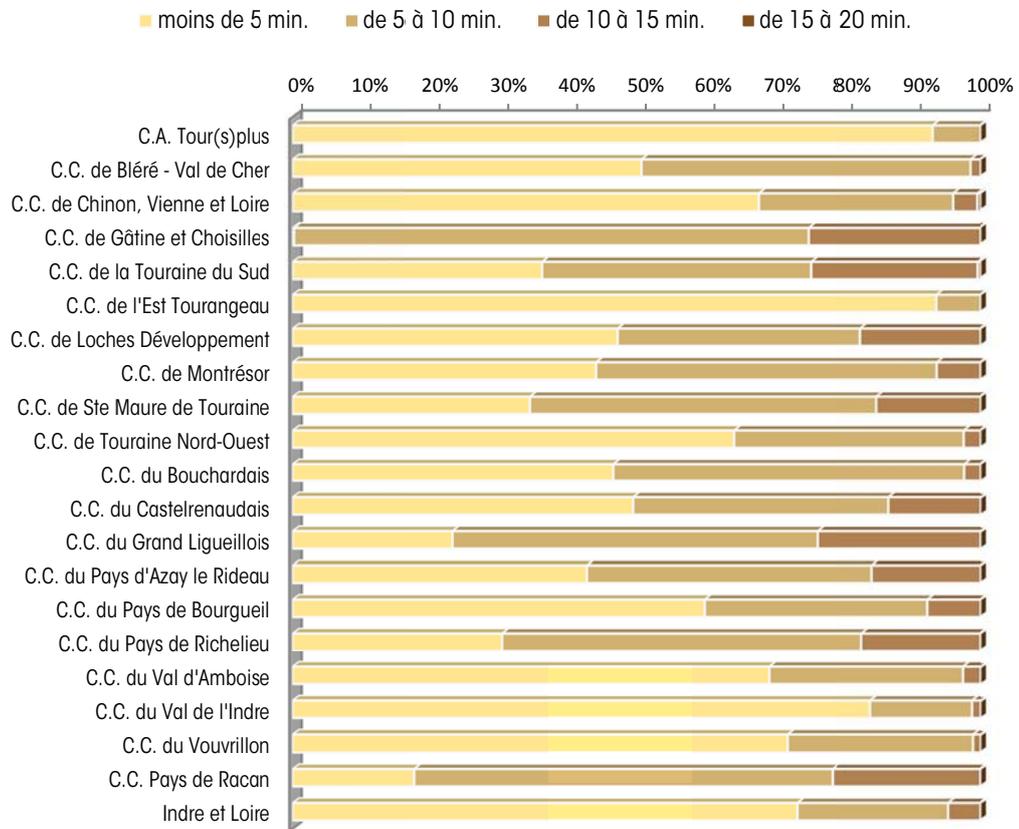


### 4-4-1 Accessibilité routière aux chirurgiens-dentistes

Carte 46 : Temps d'accès routiers aux chirurgiens-dentistes

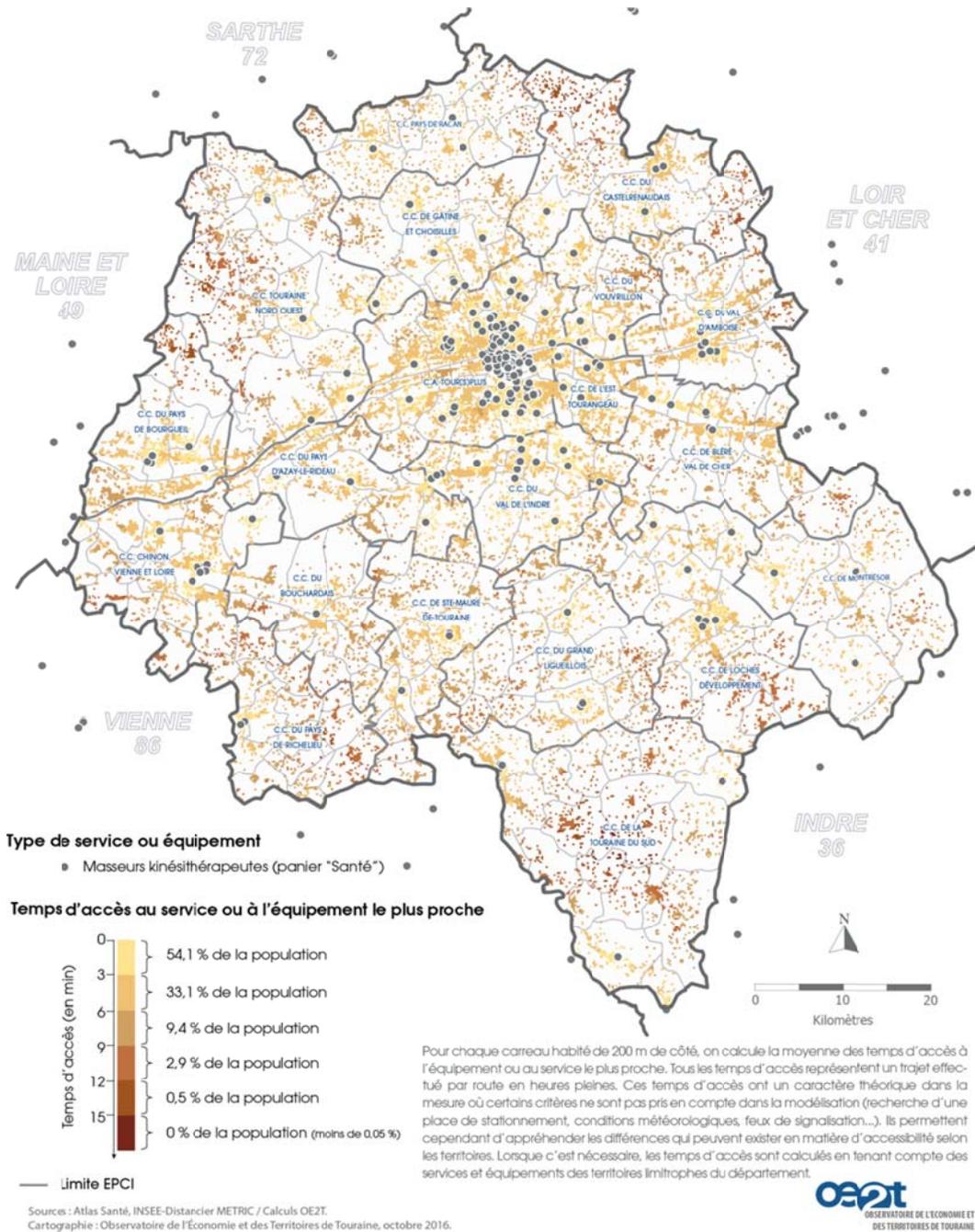


Graphique 34 : Temps d'accès routiers aux chirurgiens-dentistes à l'échelle des EPCI

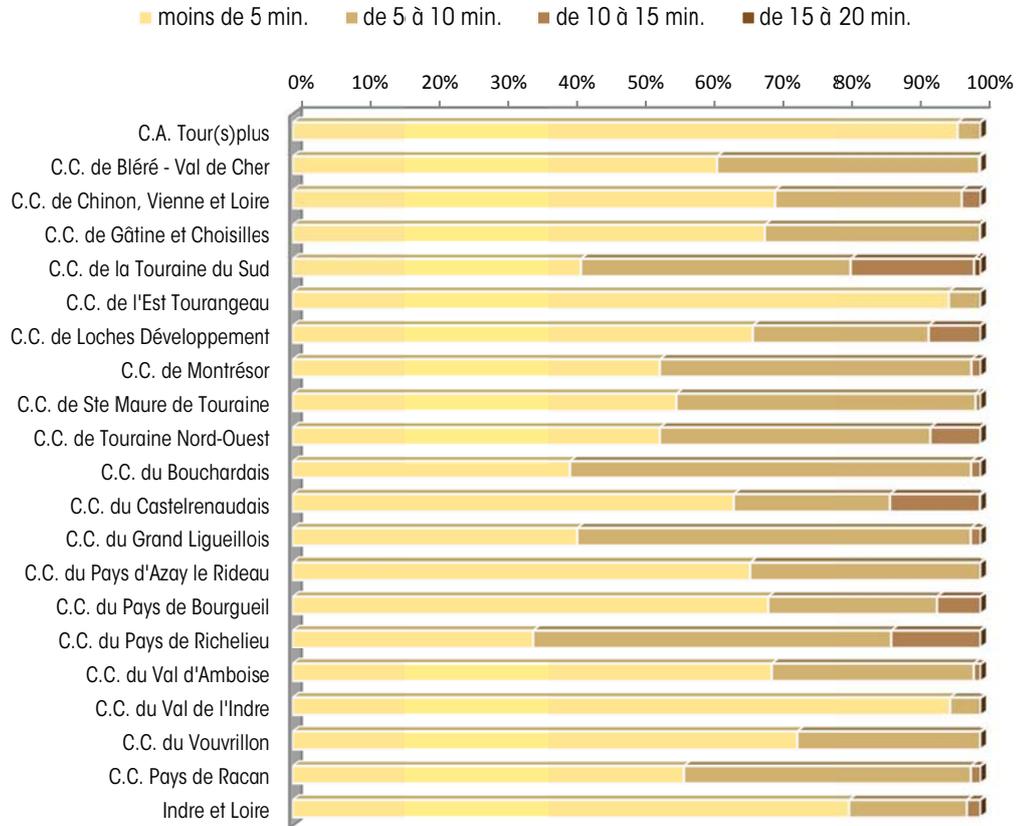


### 4-4-2 Accessibilité routière aux kinésithérapeutes

Carte 47 : Temps d'accès routiers aux kinésithérapeutes

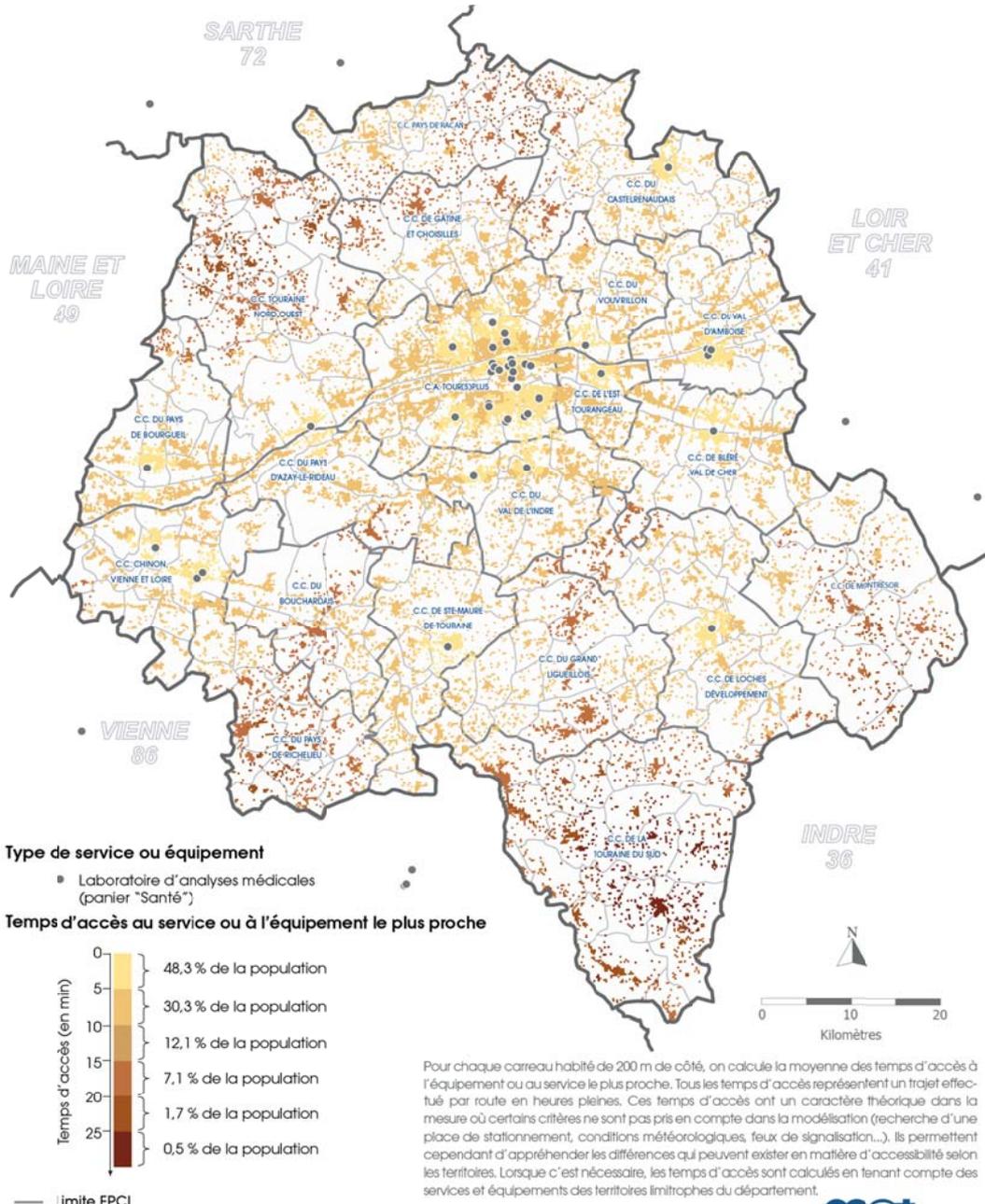


Graphique 35 : Temps d'accès routiers aux kinésithérapeutes à l'échelle des EPCI



### 4-4-3 Accessibilité routière aux laboratoires d'analyses médicales

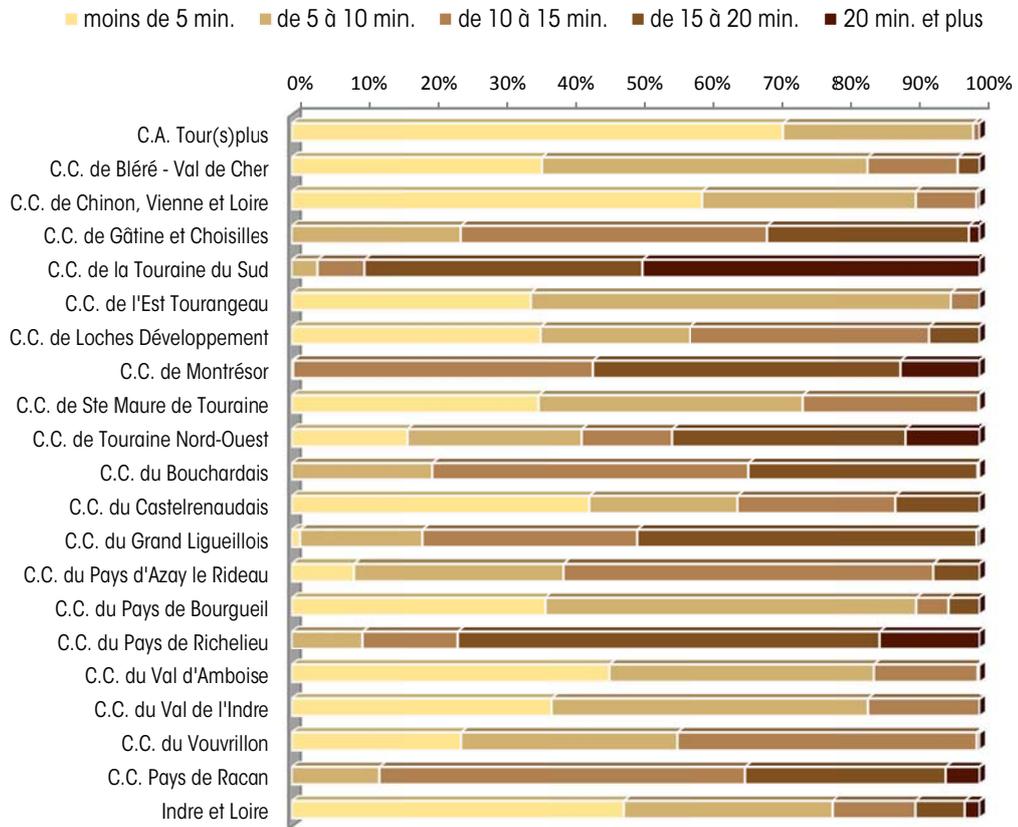
Carte 48 : Temps d'accès routiers aux laboratoires d'analyses médicales



Sources : Atlas Santé, INSEE-Distancier METRIC / Calculs OE2T.  
Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, octobre 2016.

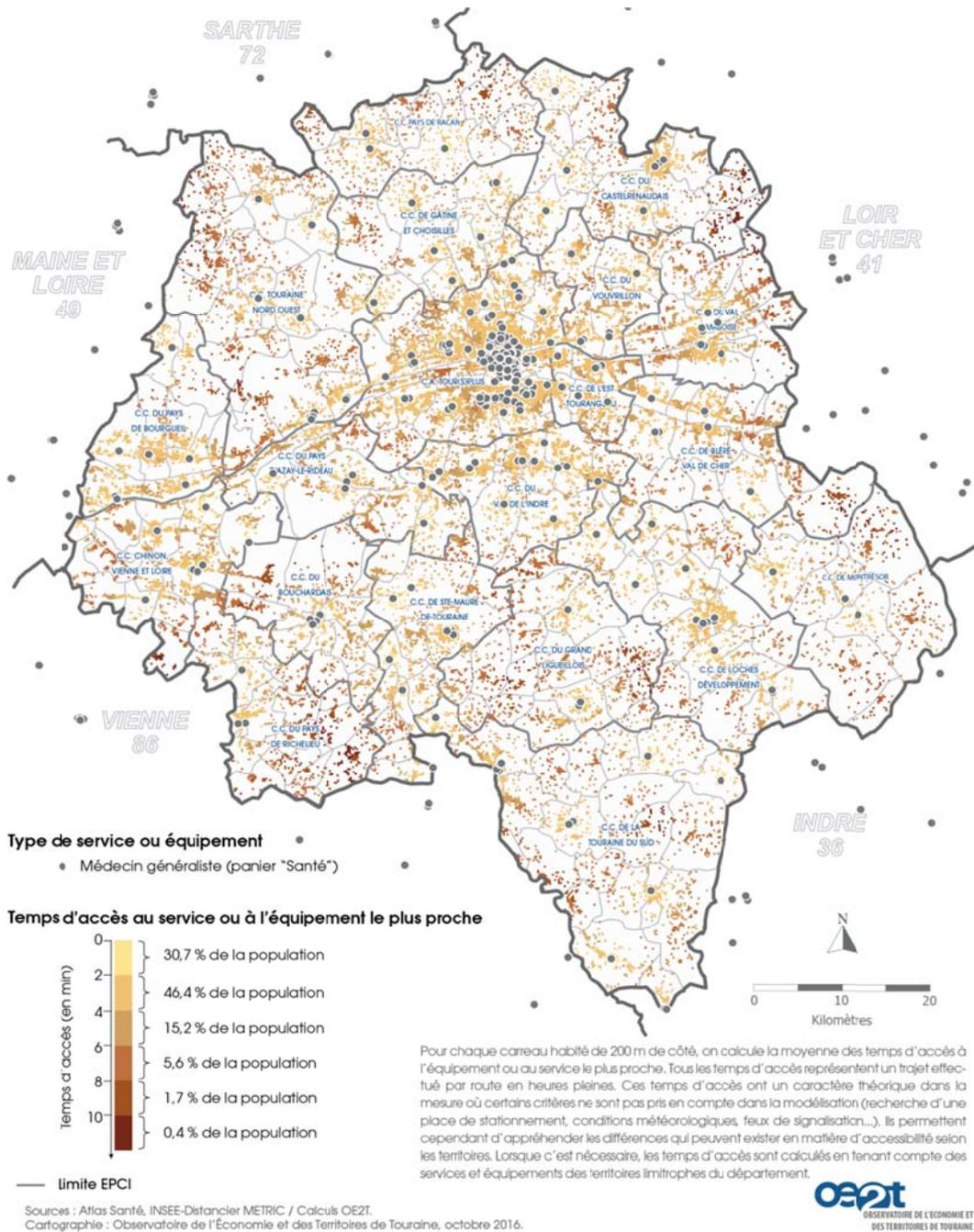


Graphique 36 : Temps d'accès routiers aux laboratoires d'analyses médicales à l'échelle des EPCI

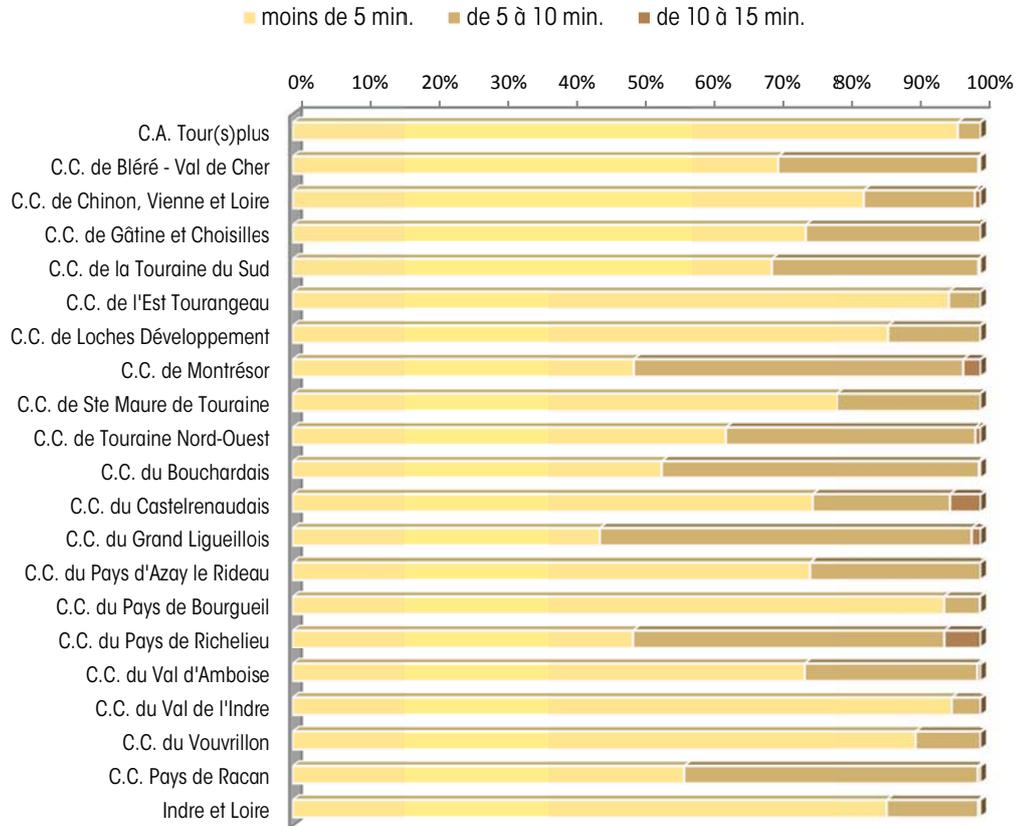


### 4-4-4 Accessibilité routière aux médecins généralistes

Carte 49 : Temps d'accès routiers aux médecins généralistes

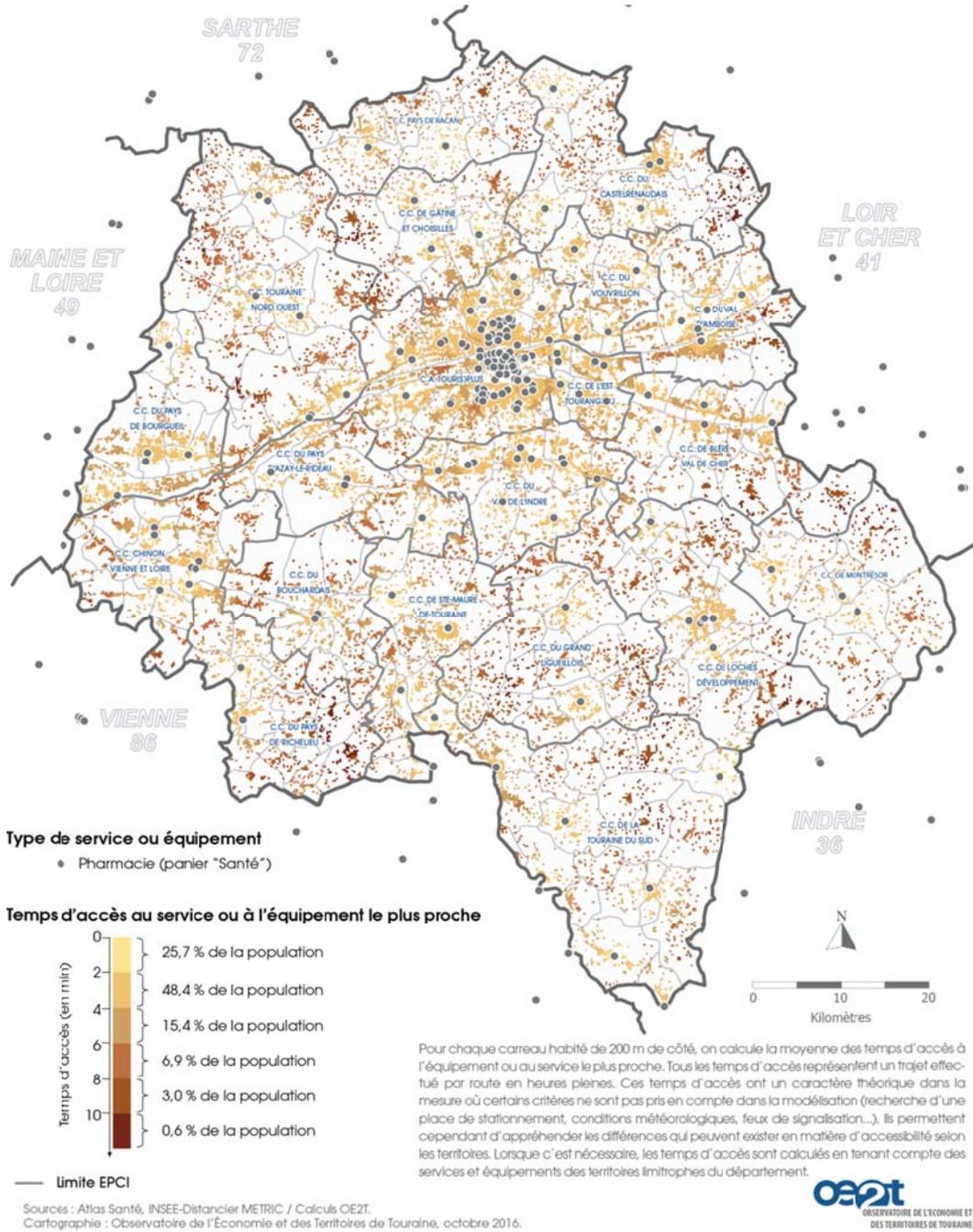


Graphique 37 : Temps d'accès routiers aux médecins généralistes à l'échelle des EPCI

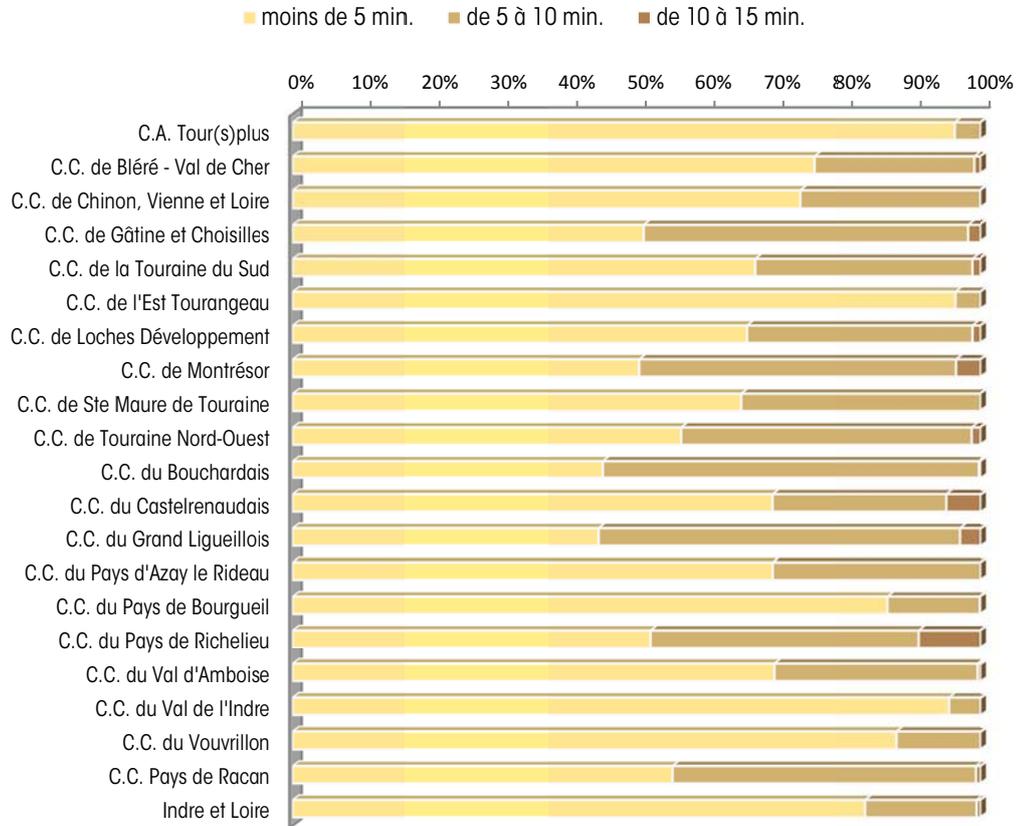


### 4-4-5 Accessibilité routière aux pharmacies

Carte 50 : Temps d'accès routiers aux pharmacies

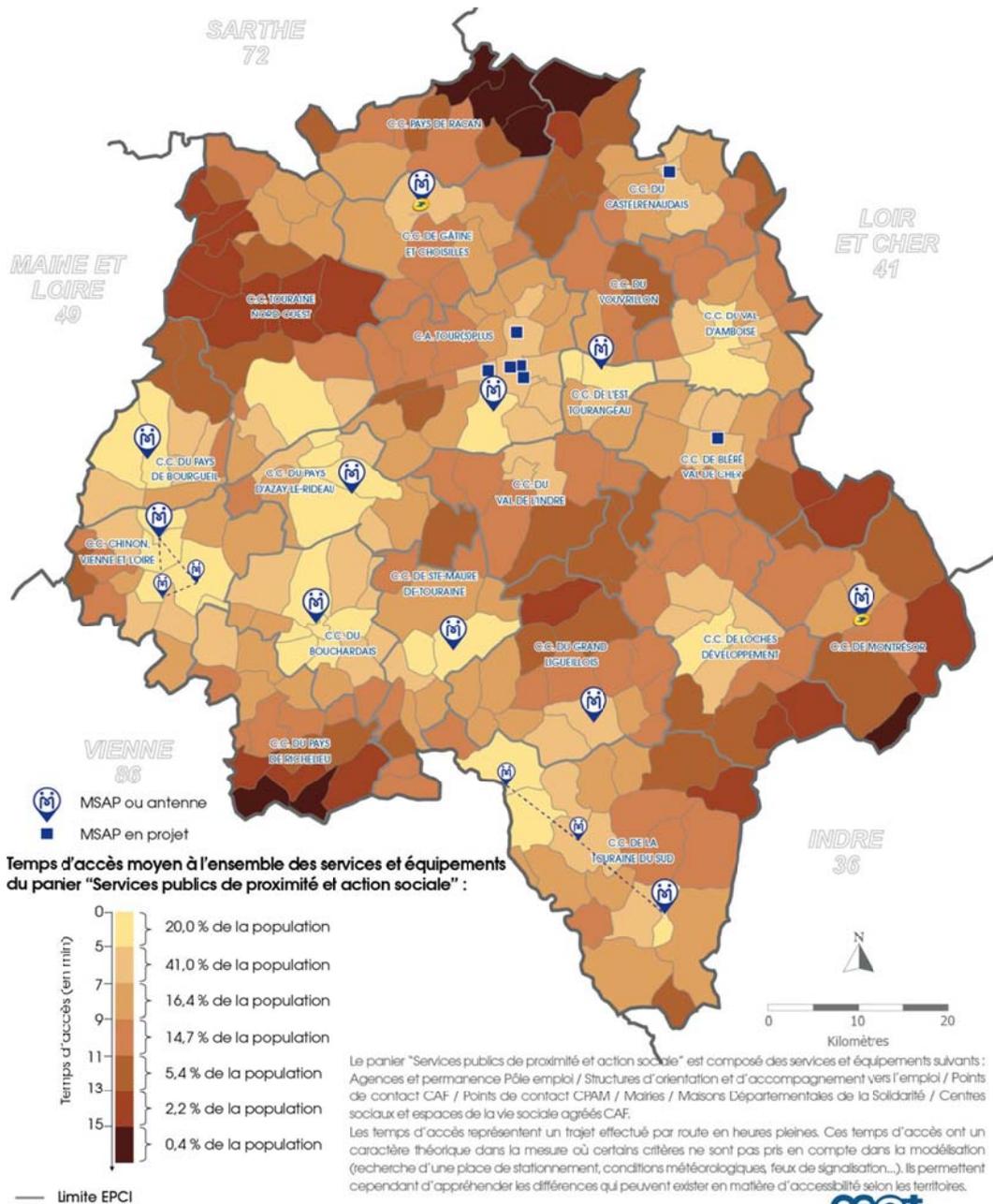


Graphique 38 : Temps d'accès routiers aux pharmacies à l'échelle des EPCI

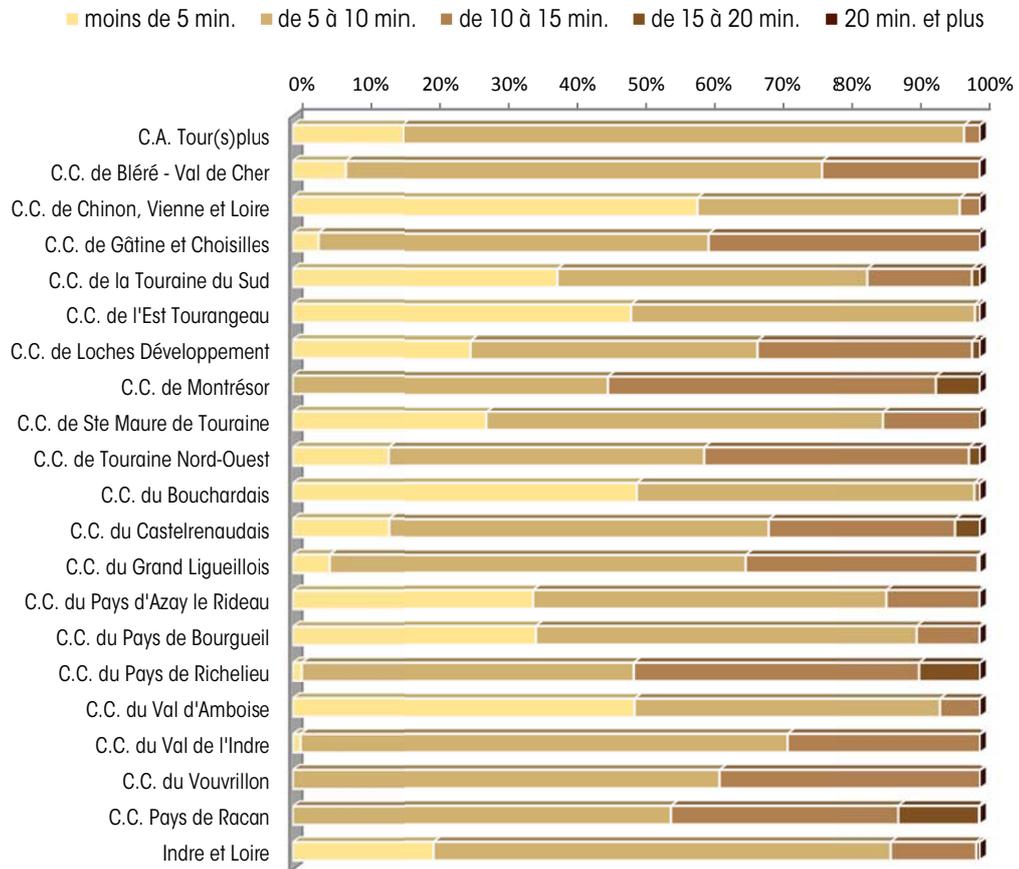


### 4-5 Panier « Services publics de proximité et action sociale »

Carte 51 : Temps d'accès moyen par commune à l'ensemble des services du panier « Services publics de proximité et action sociale »

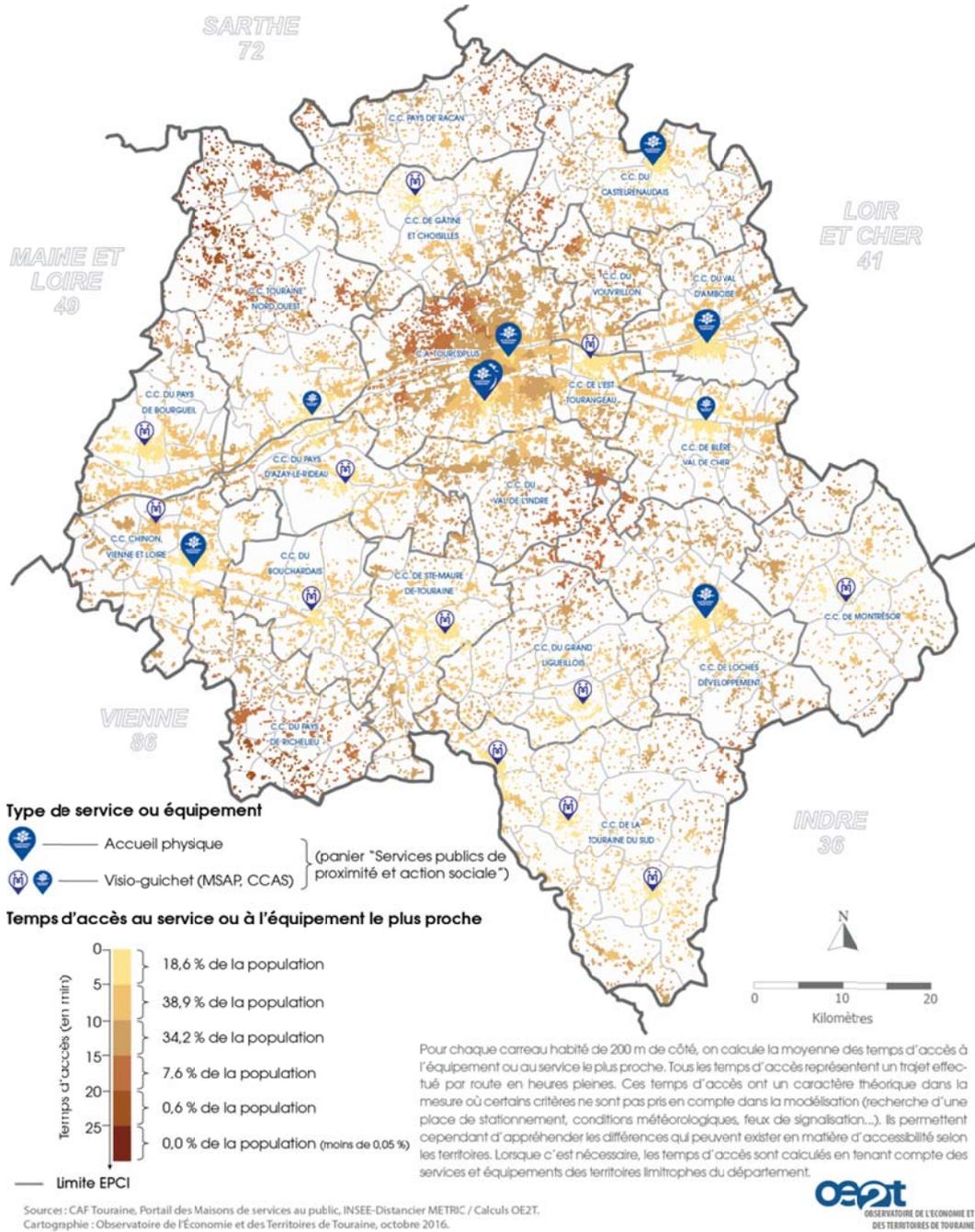


Graphique 39 : Temps d'accès routiers à l'ensemble des services du panier « Services publics de proximité et action sociale » à l'échelle des EPCI

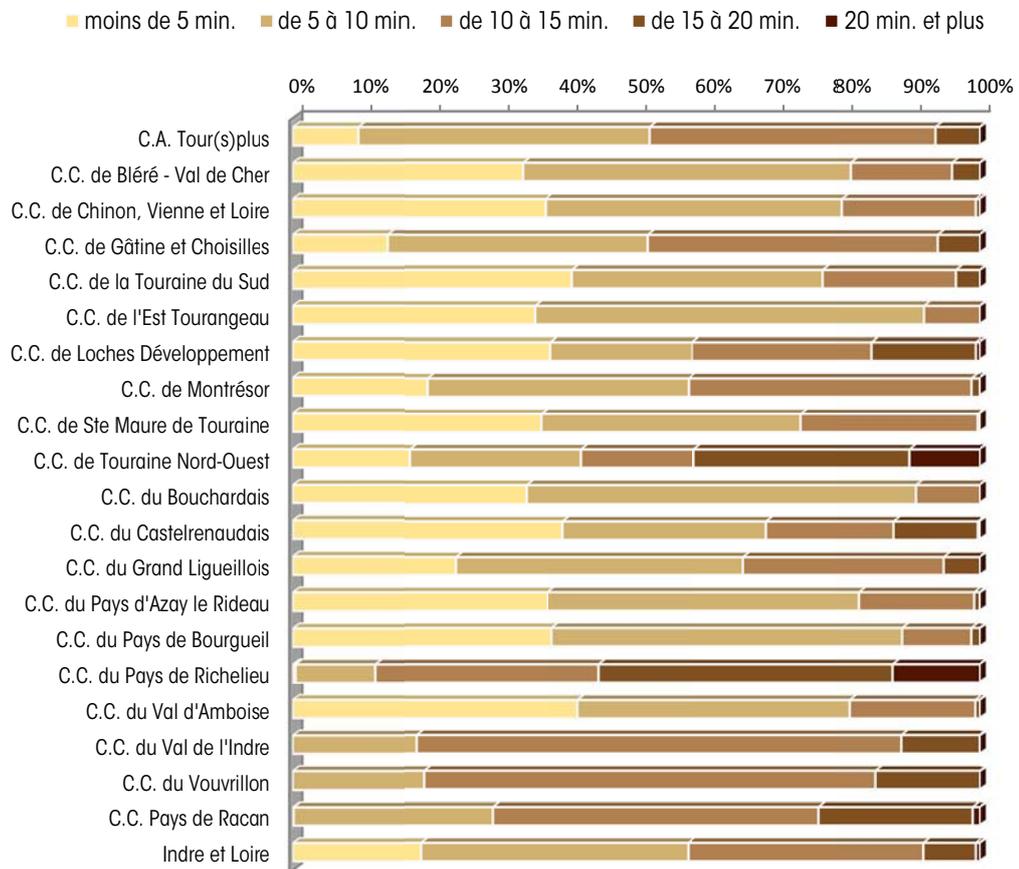


### 4-5-1 Accessibilité routière aux points d'accès de la CAF

Carte 52 : Temps d'accès routiers aux points d'accès de la CAF

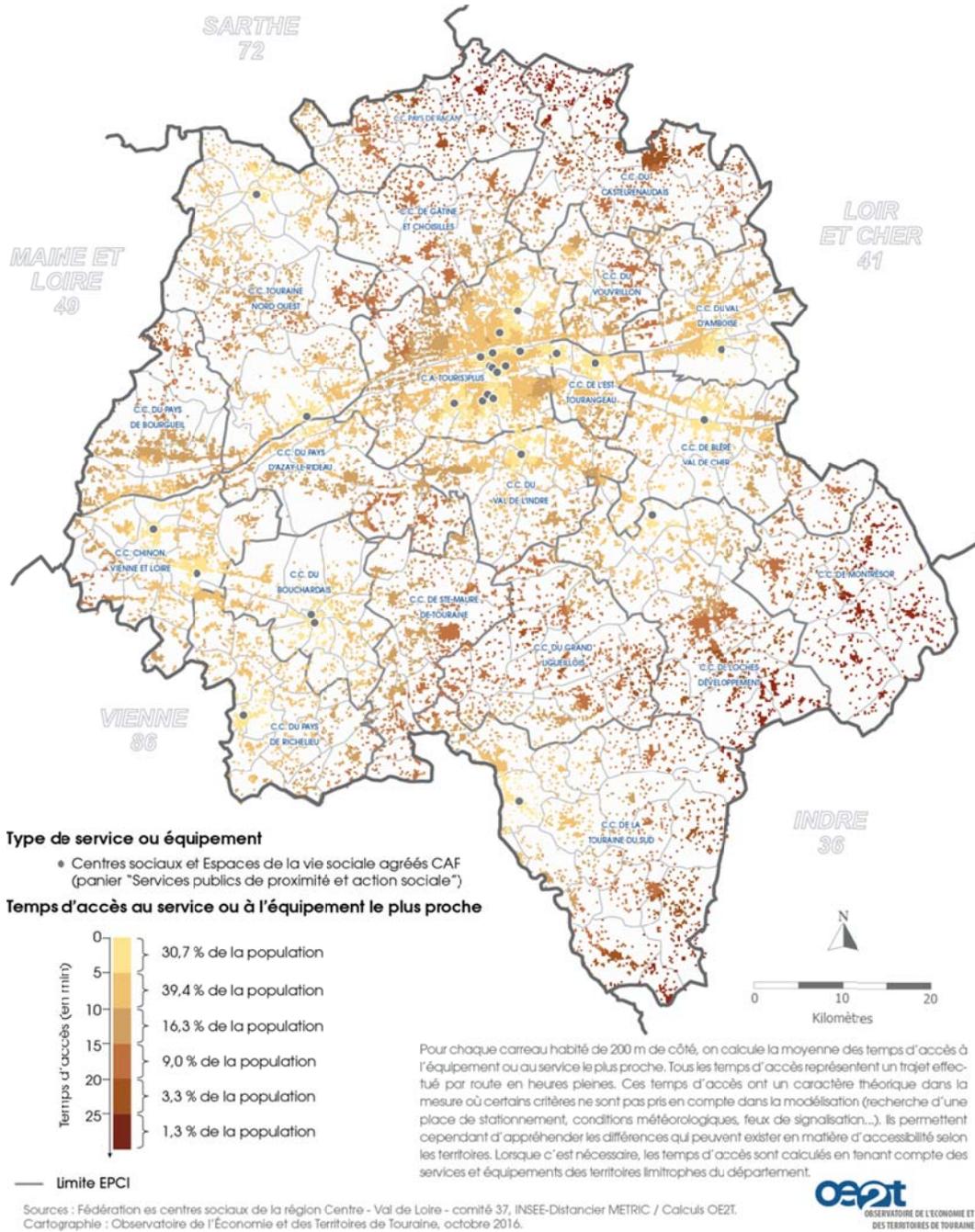


Graphique 40 : Temps d'accès routiers aux points d'accès de la CAF à l'échelle des EPCI

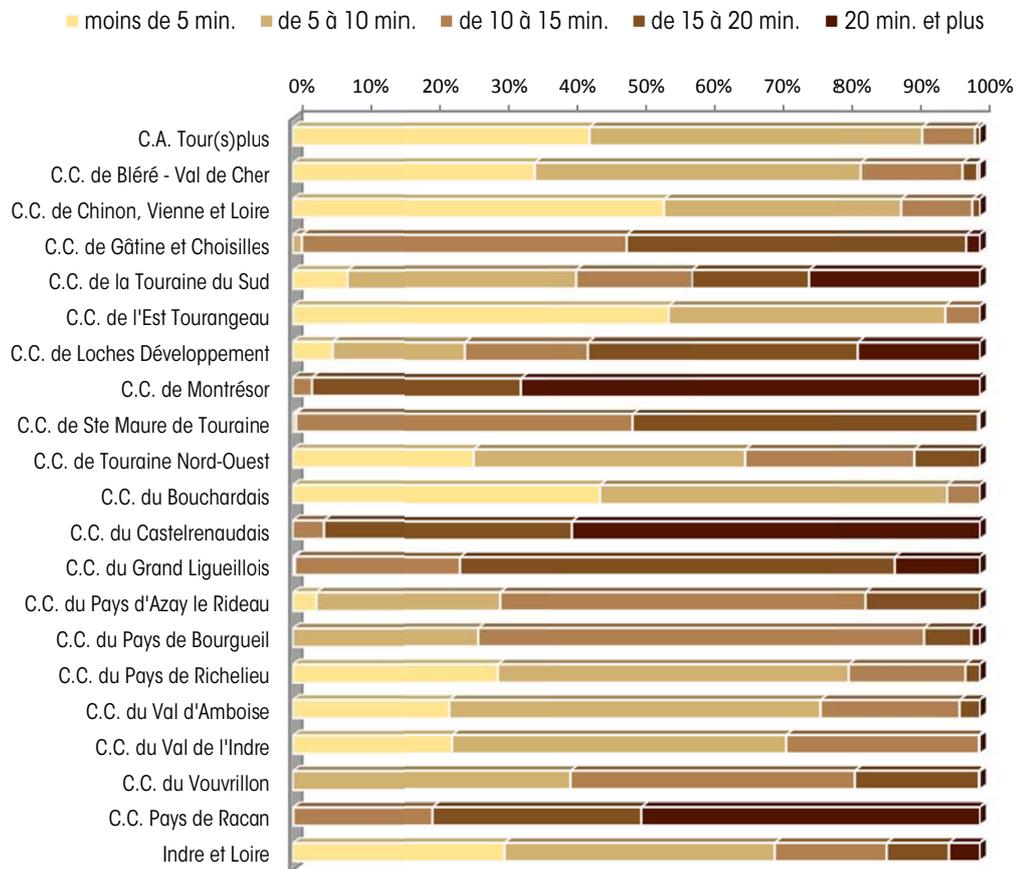


### 4-5-2 Accessibilité routière aux centres sociaux et espaces de vie sociale

Carte 53 : Temps d'accès routiers aux centres sociaux et espaces de vie sociale

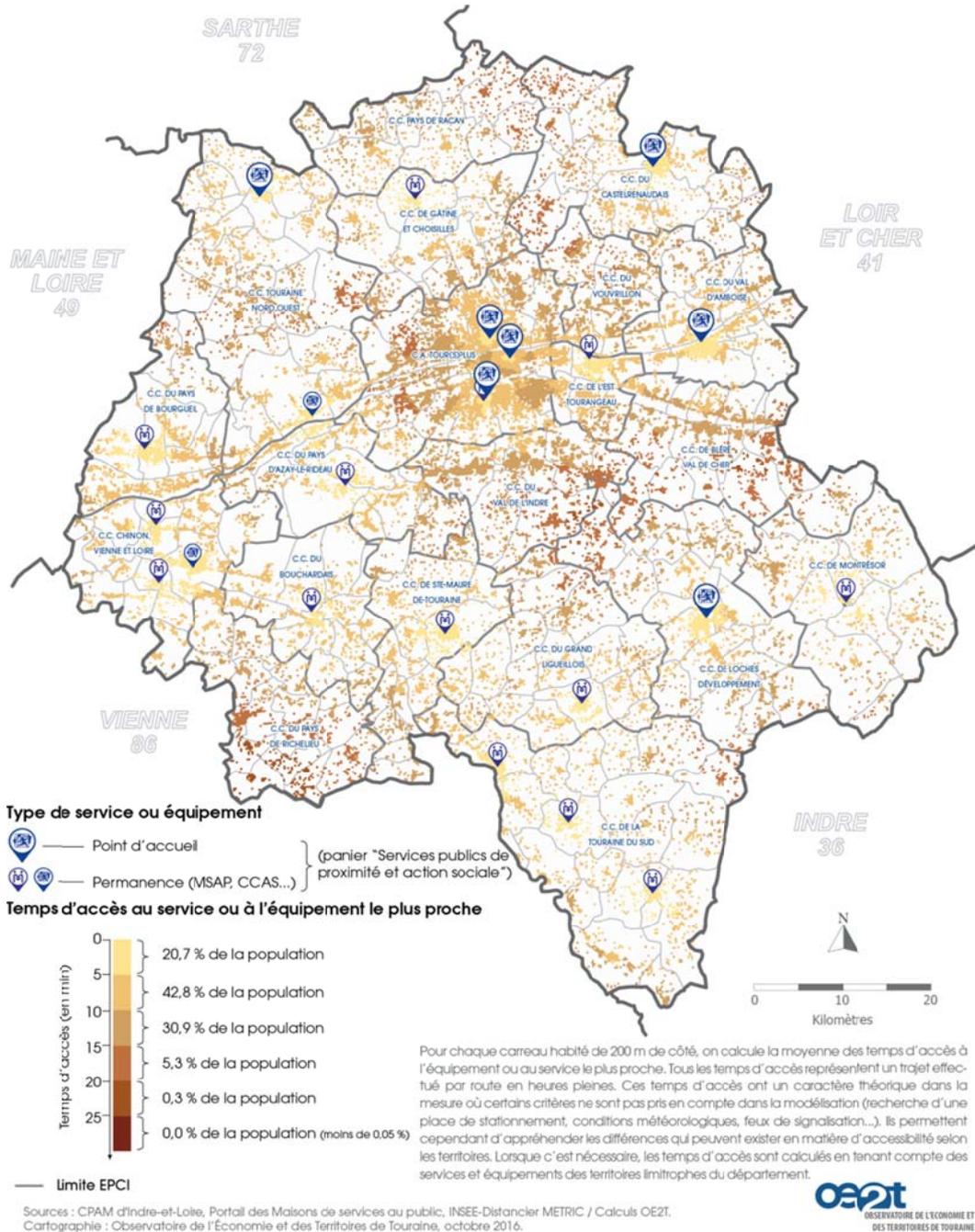


Graphique 41 : Temps d'accès routiers aux centres sociaux et espaces de vie sociale à l'échelle des EPCI

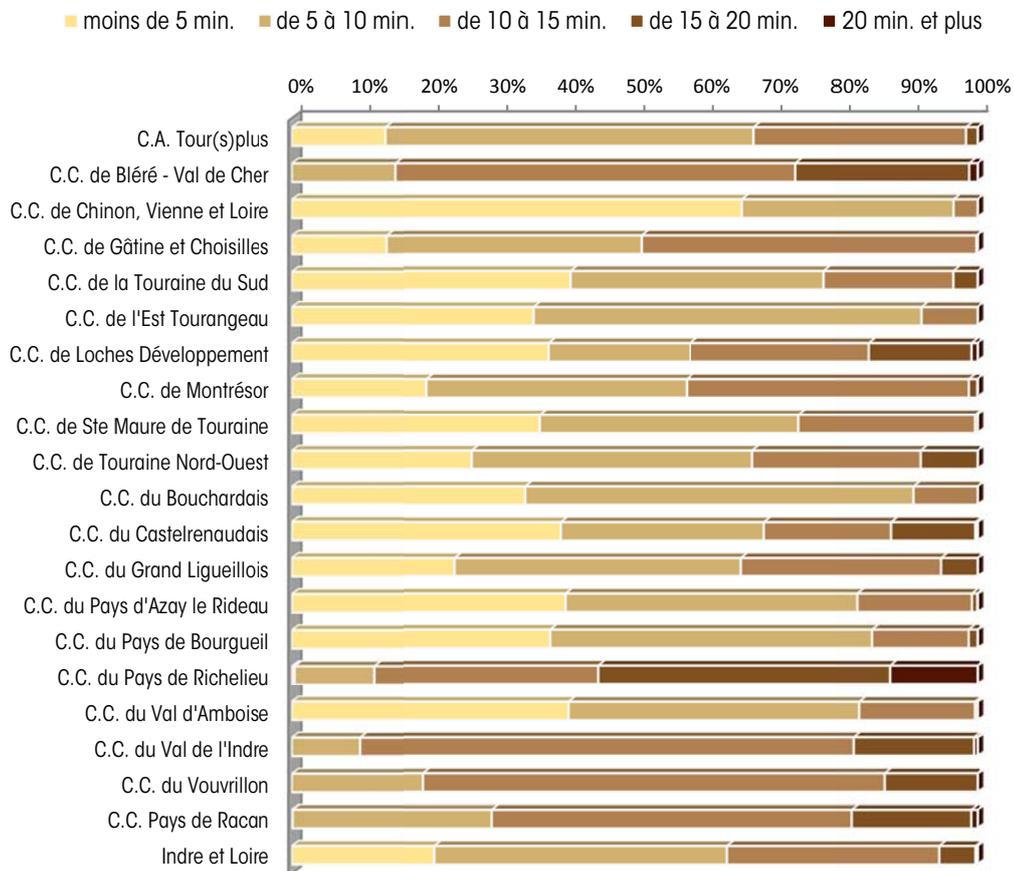


### 4-5-3 Accessibilité routière aux points d'accès de la CPAM

Carte 54 : Temps d'accès routiers aux points d'accès de la CPAM

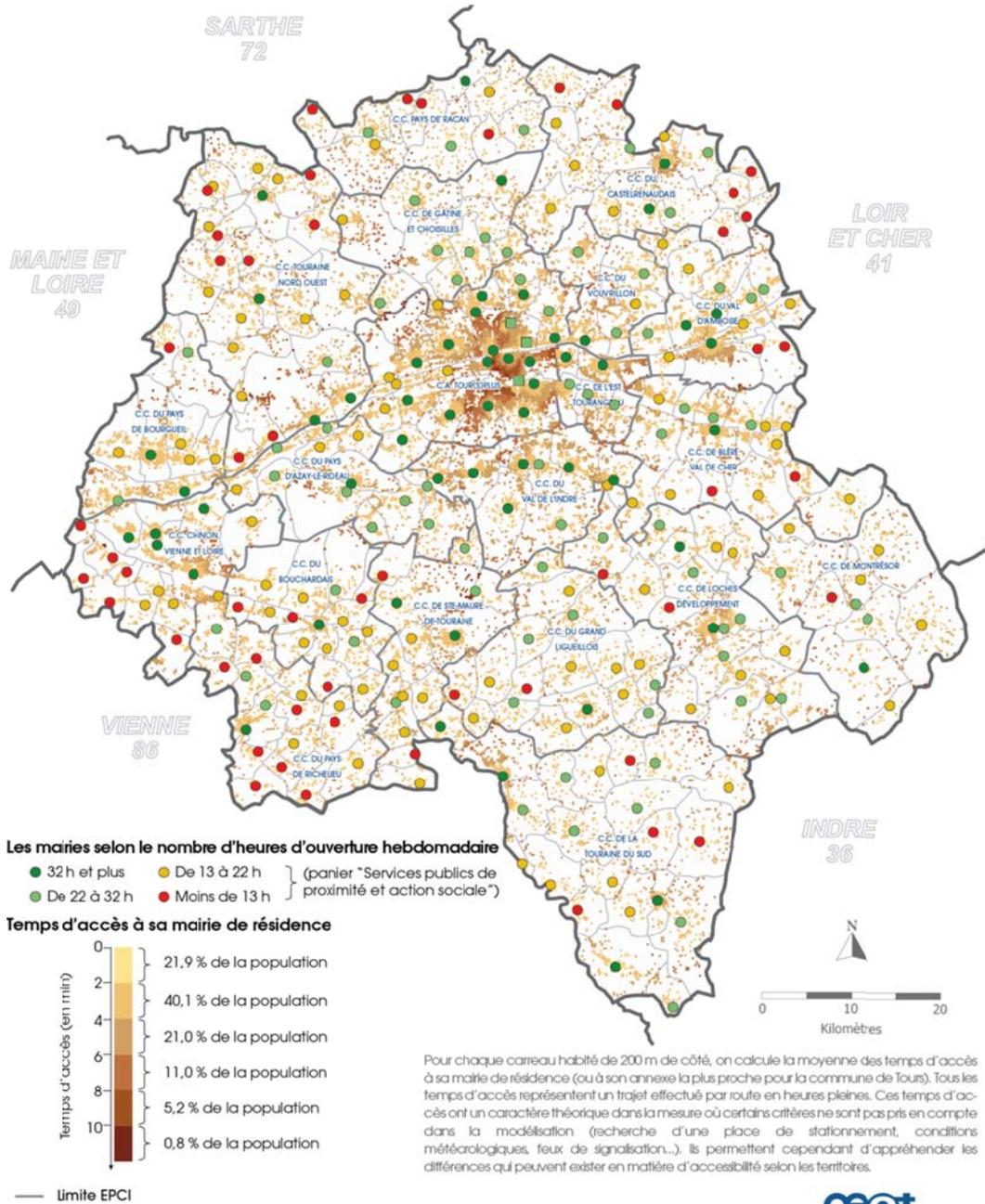


Graphique 42 : Temps d'accès routiers aux points d'accès de la CPAM à l'échelle des EPCI

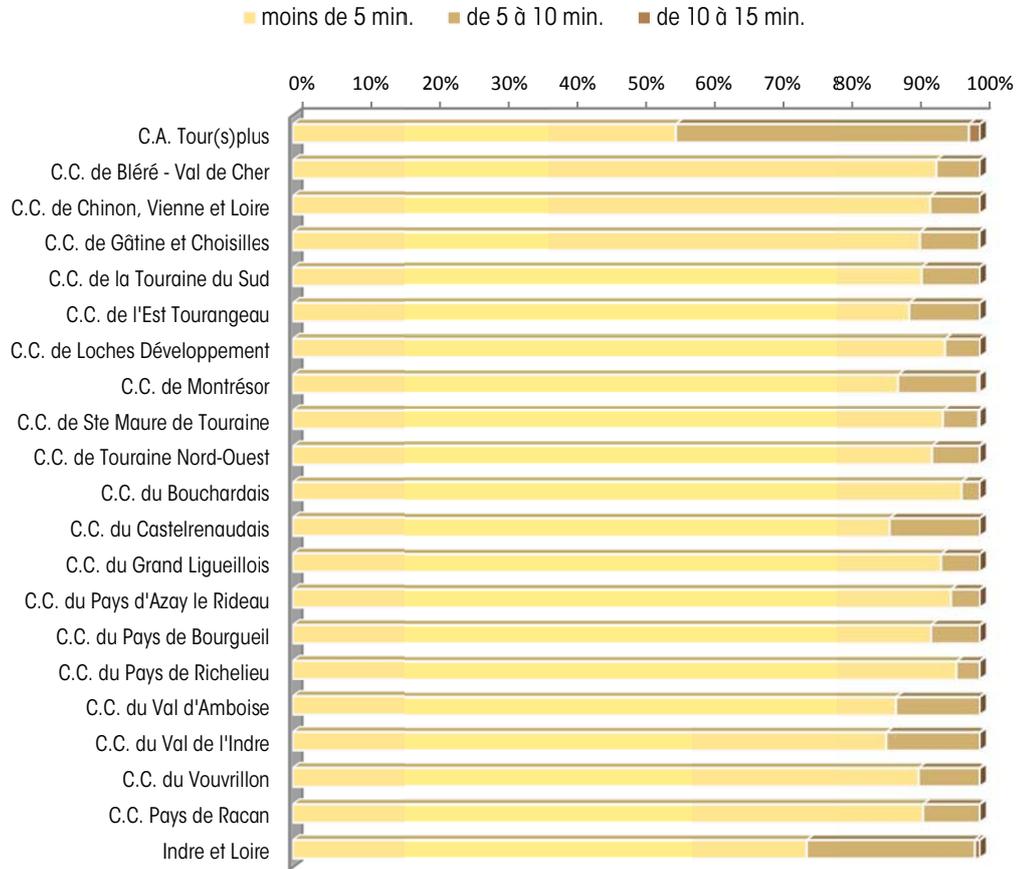


### 4-5-4 Accessibilité routière à sa mairie de résidence

Carte 55 : Temps d'accès routiers à sa mairie de résidence

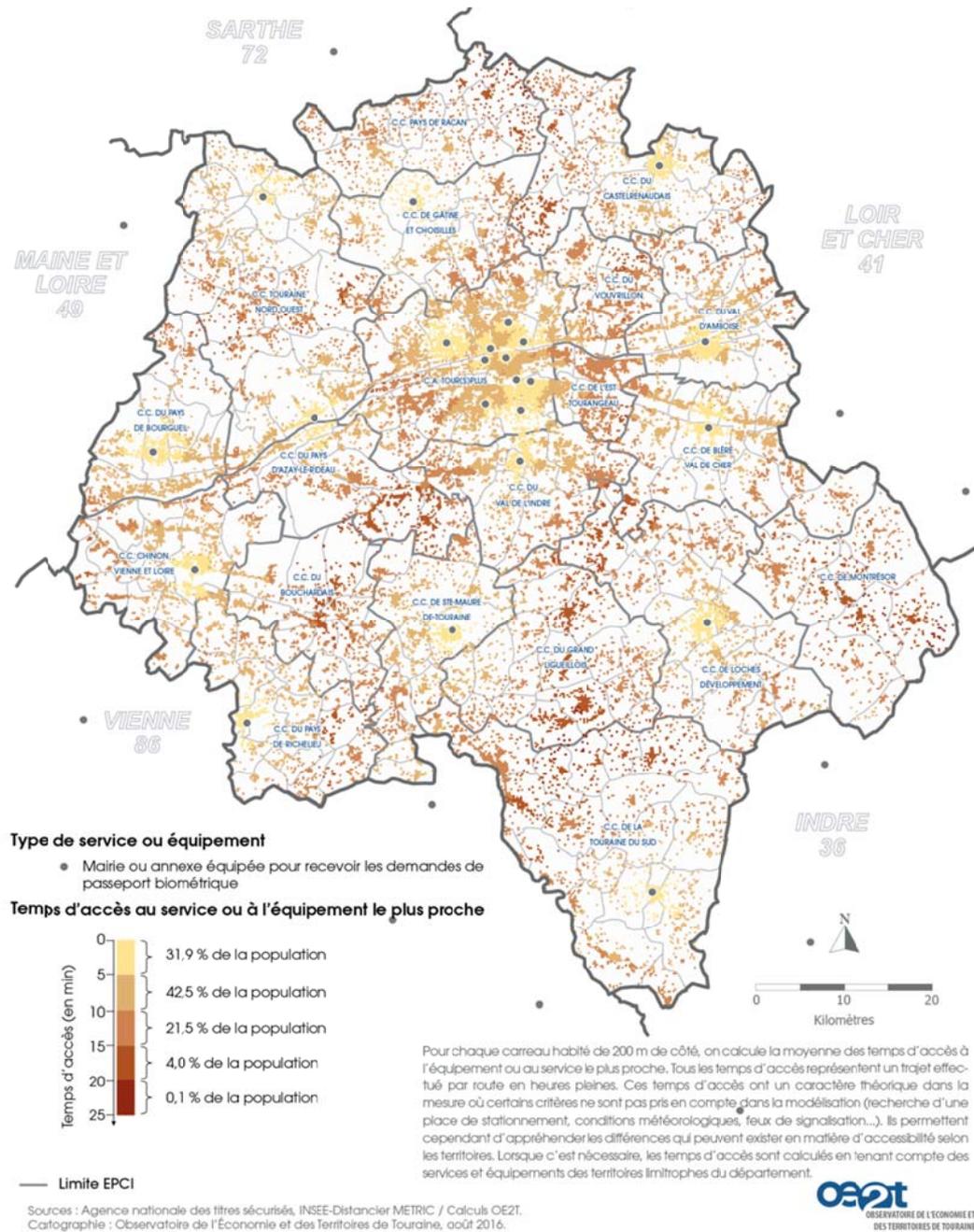


Graphique 43 : Temps d'accès routiers à sa mairie de résidence à l'échelle des EPCI

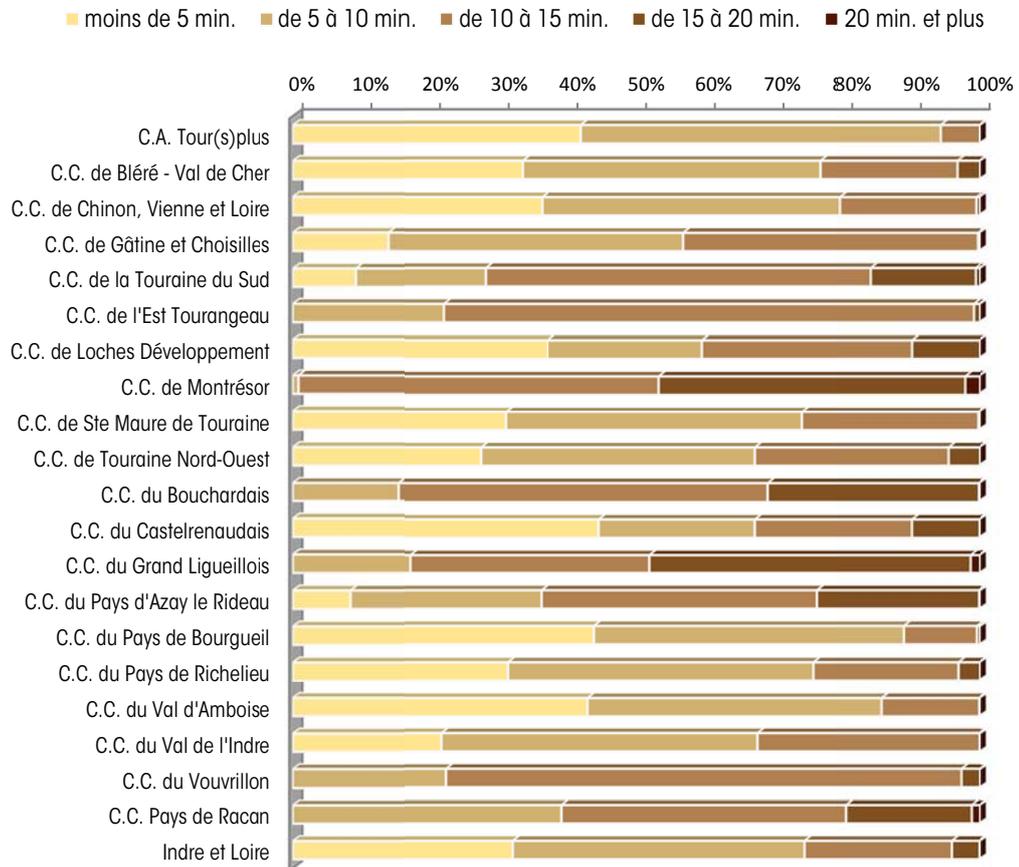


#### 4-5-4<sup>bis</sup> Accessibilité routière aux mairies équipées pour recevoir les demandes de passeport biométrique (hors calculs panier)

Carte 56 : Temps d'accès routiers aux mairies équipées pour recevoir les demandes de passeport biométrique

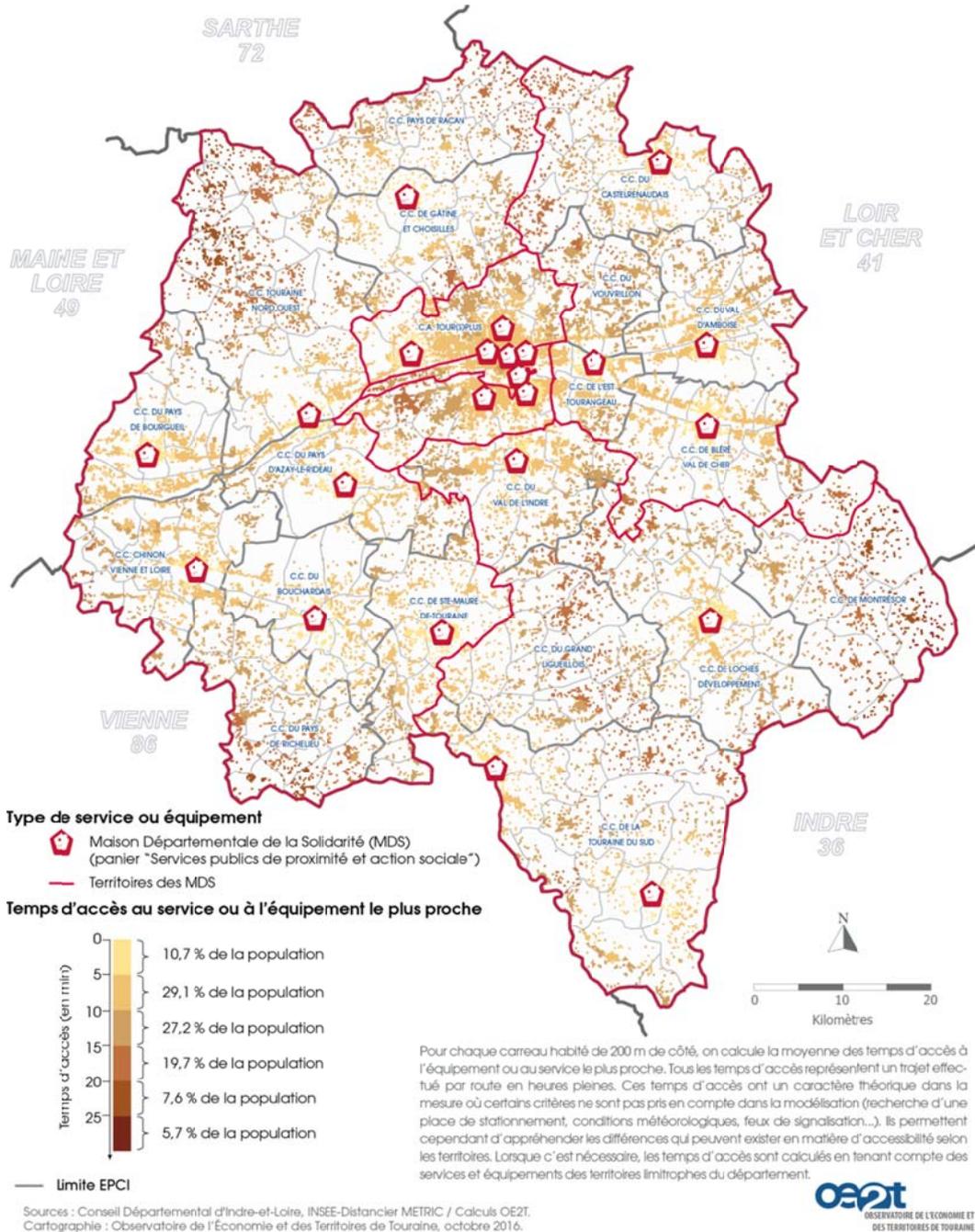


Graphique 44 : Temps d'accès routiers aux mairies équipées pour recevoir les demandes de passeport biométrique à l'échelle des EPCI

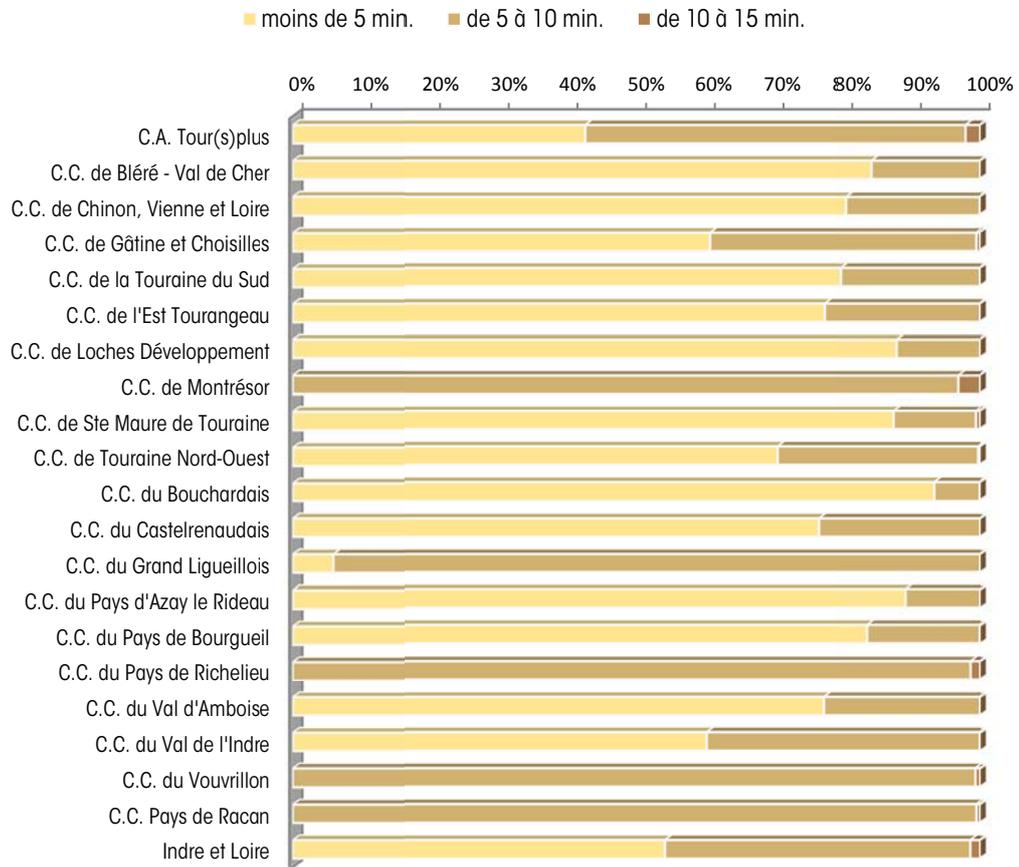


### 4-5-5 Accessibilité routière aux Maisons Départementales de la Solidarité (MDS)

Carte 57 : Temps d'accès routiers aux Maisons Départementales de la Solidarité (MDS)

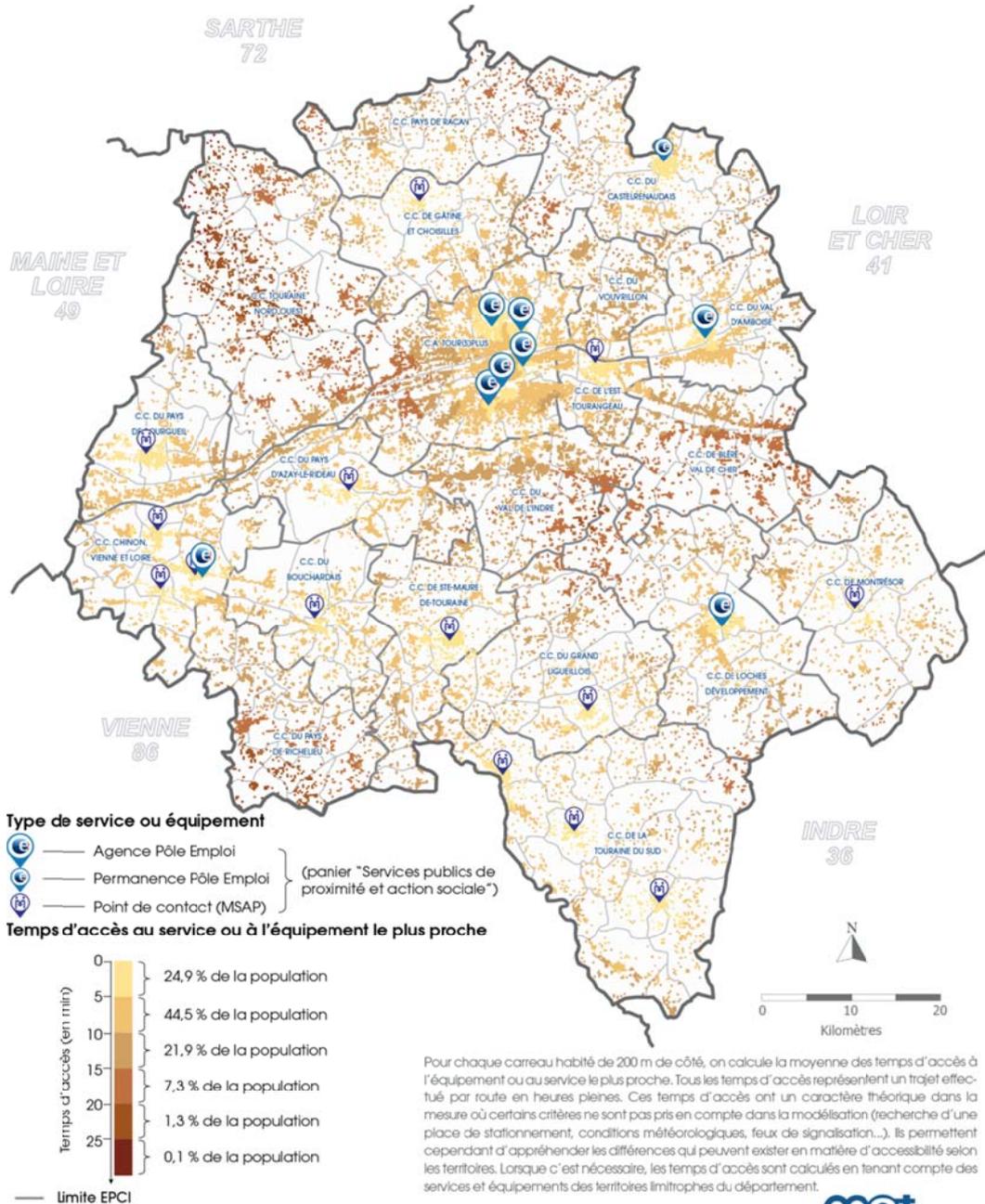


Graphique 45 : Temps d'accès routiers aux Maisons Départementales de la Solidarité (MDS) à l'échelle des EPCI

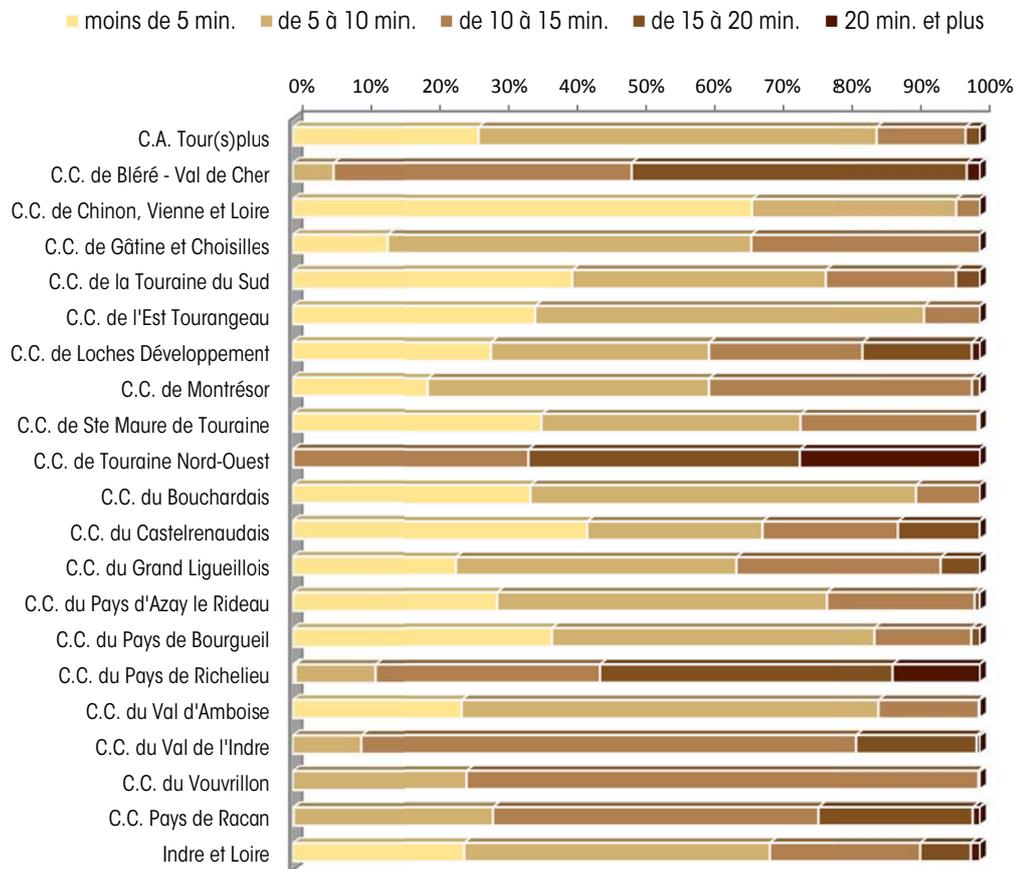


### 4-5-6 Accessibilité routière aux points de contact et agences Pôle emploi

Carte 58 : Temps d'accès routiers aux points de contact et agences Pôle emploi

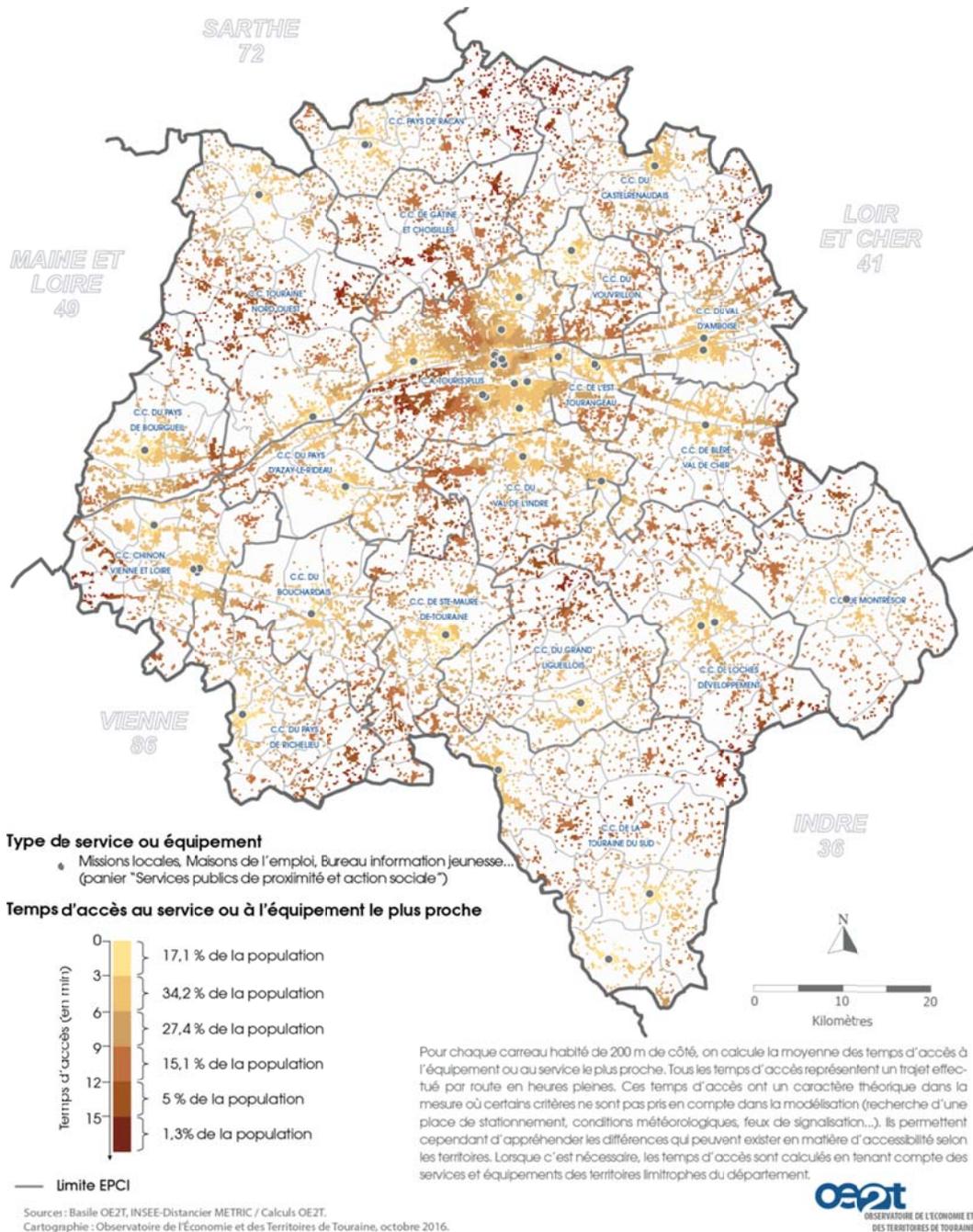


Graphique 46 : Temps d'accès routiers aux points de contact et agences Pôle emploi à l'échelle des EPCI

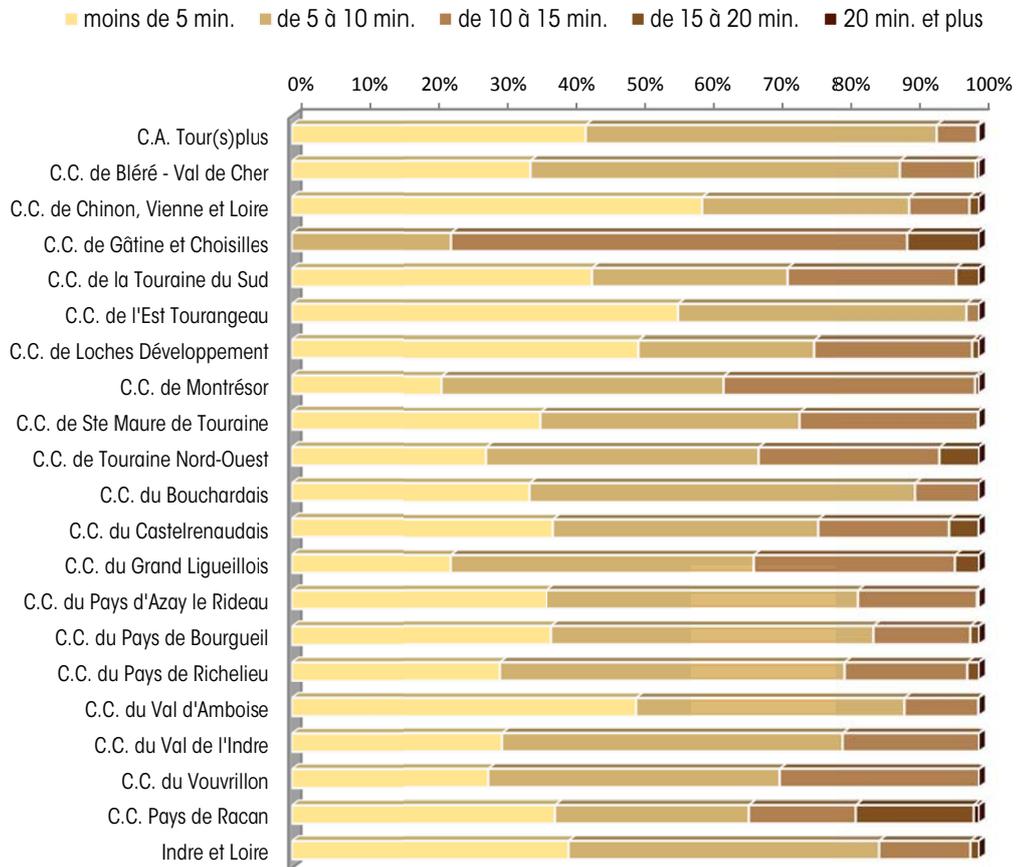


#### 4-5-7 Accessibilité routière aux structures d'orientation et d'accompagnement vers l'emploi

Carte 59 : Temps d'accès routiers aux structures d'orientation et d'accompagnement vers l'emploi

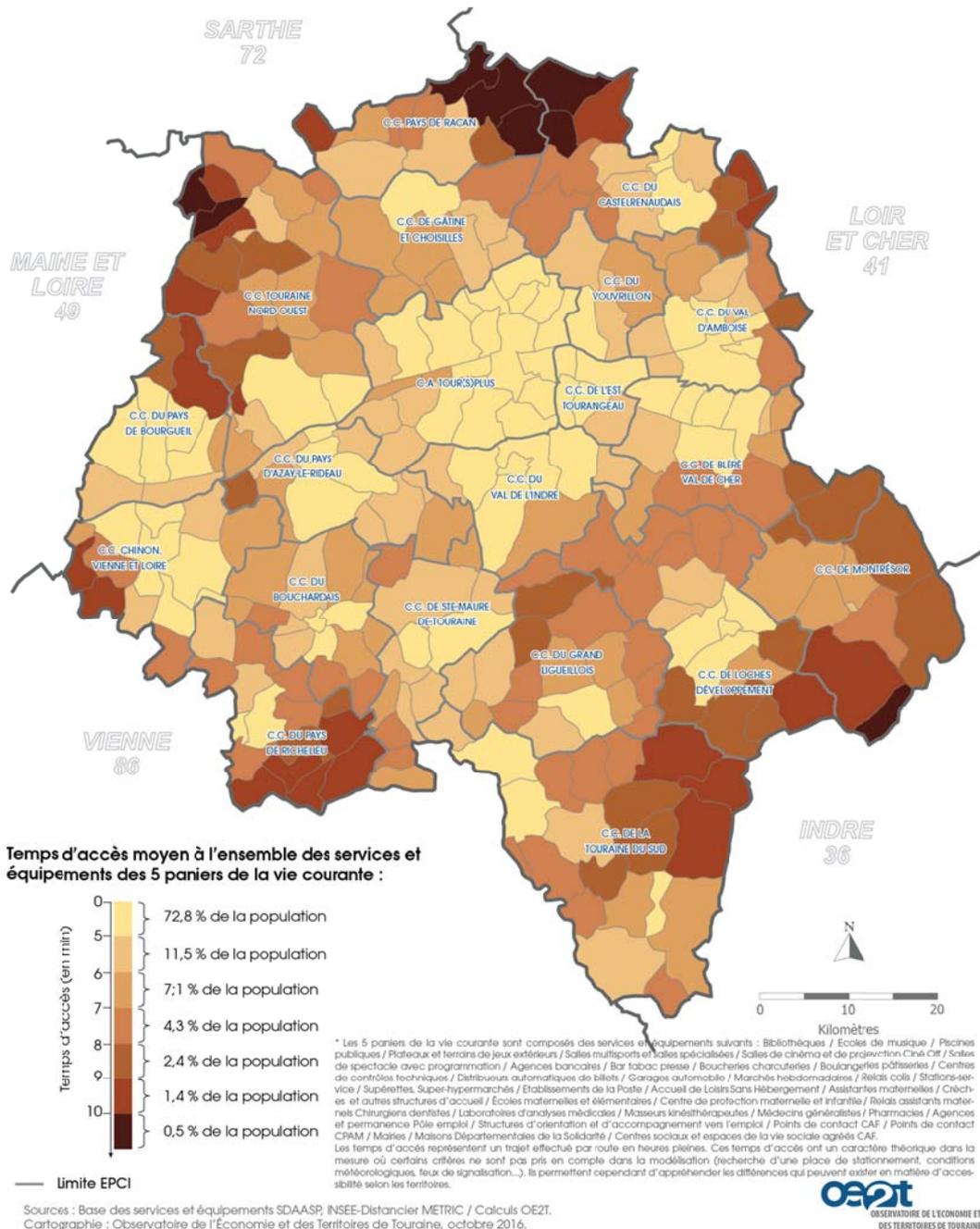


Graphique 47 : Temps d'accès routiers aux structures d'orientation et d'accompagnement vers l'emploi à l'échelle des EPCI

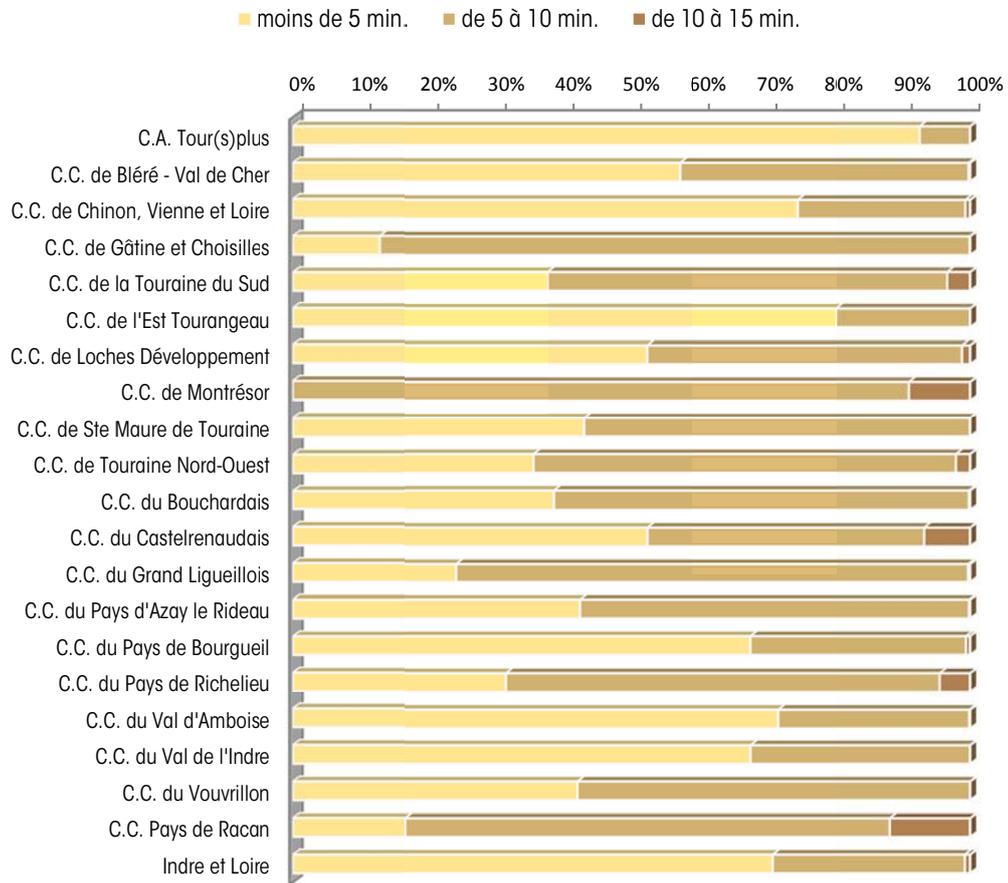


## 4-6 Ensemble des paniers de la vie courante

Carte 60 : Temps d'accès routiers à l'ensemble des services des 5 paniers de la vie courante



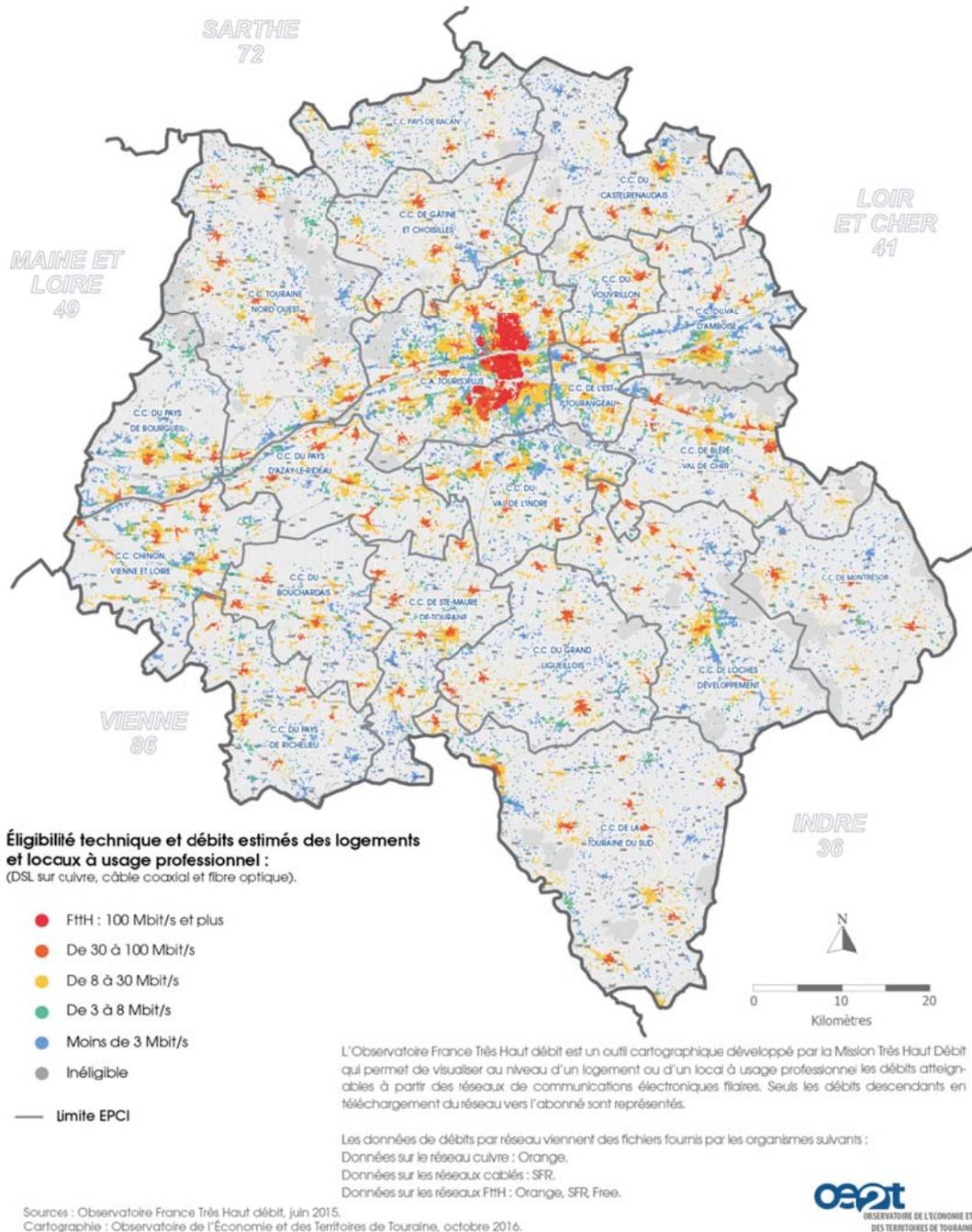
Graphique 48 : Temps d'accès routiers à l'ensemble des services composant les 5 paniers de la vie courante à l'échelle des EPCI



## 4-7 Panier Transport / mobilité / réseaux (thème transversal)

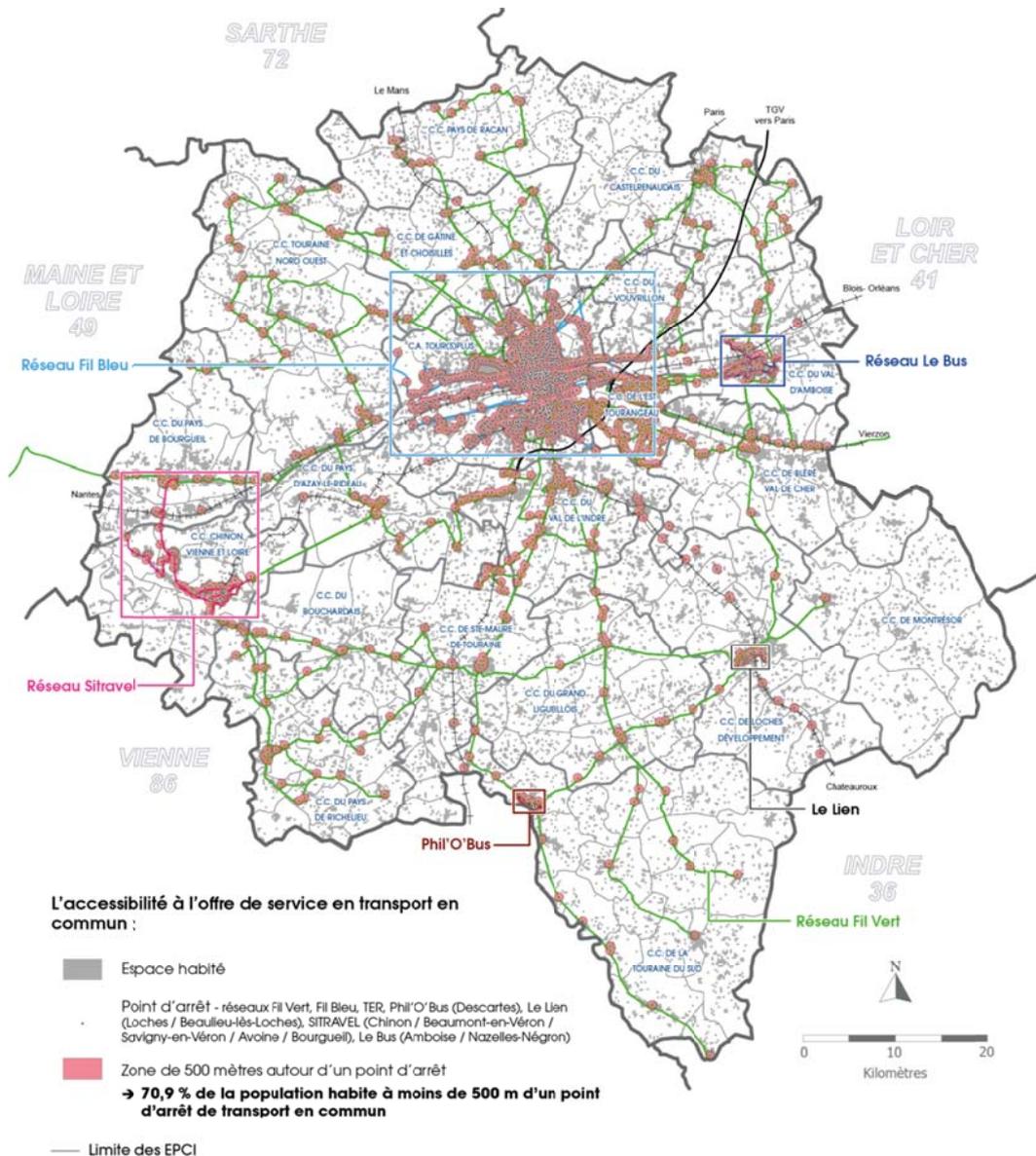
### 4-7-1 Accessibilité au haut débit et très haut débit

Carte 61 : Débits estimés et éligibilité des logements et locaux à usage professionnel



#### 4-7-2 Accessibilité à une offre de transport en commun

Carte 62 : La population située à moins de 500 m d'un point d'arrêt de transport en commun

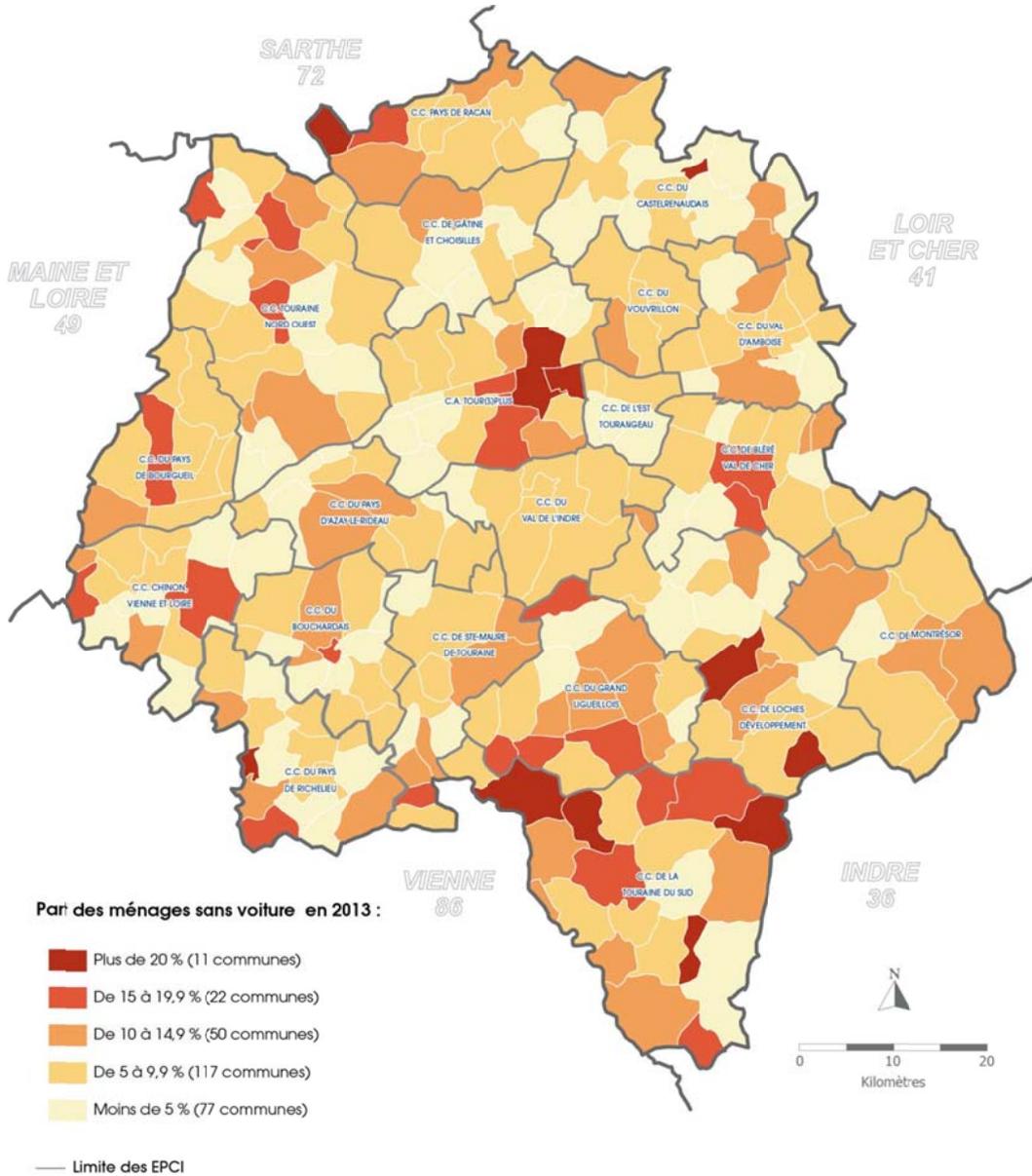


Source : INSEE, Revenus Fiscaux Localisés 2010, Touraine Fil Vert, Tour(s)plus, TER Centre Val de Loire, Sitravel, Phil'O'Bus, Le Lien, Le Bus.  
Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, juin 2016.

**oe2t**  
OBSERVATOIRE DE L'ÉCONOMIE ET  
DES TERRITOIRES DE TOURAINE

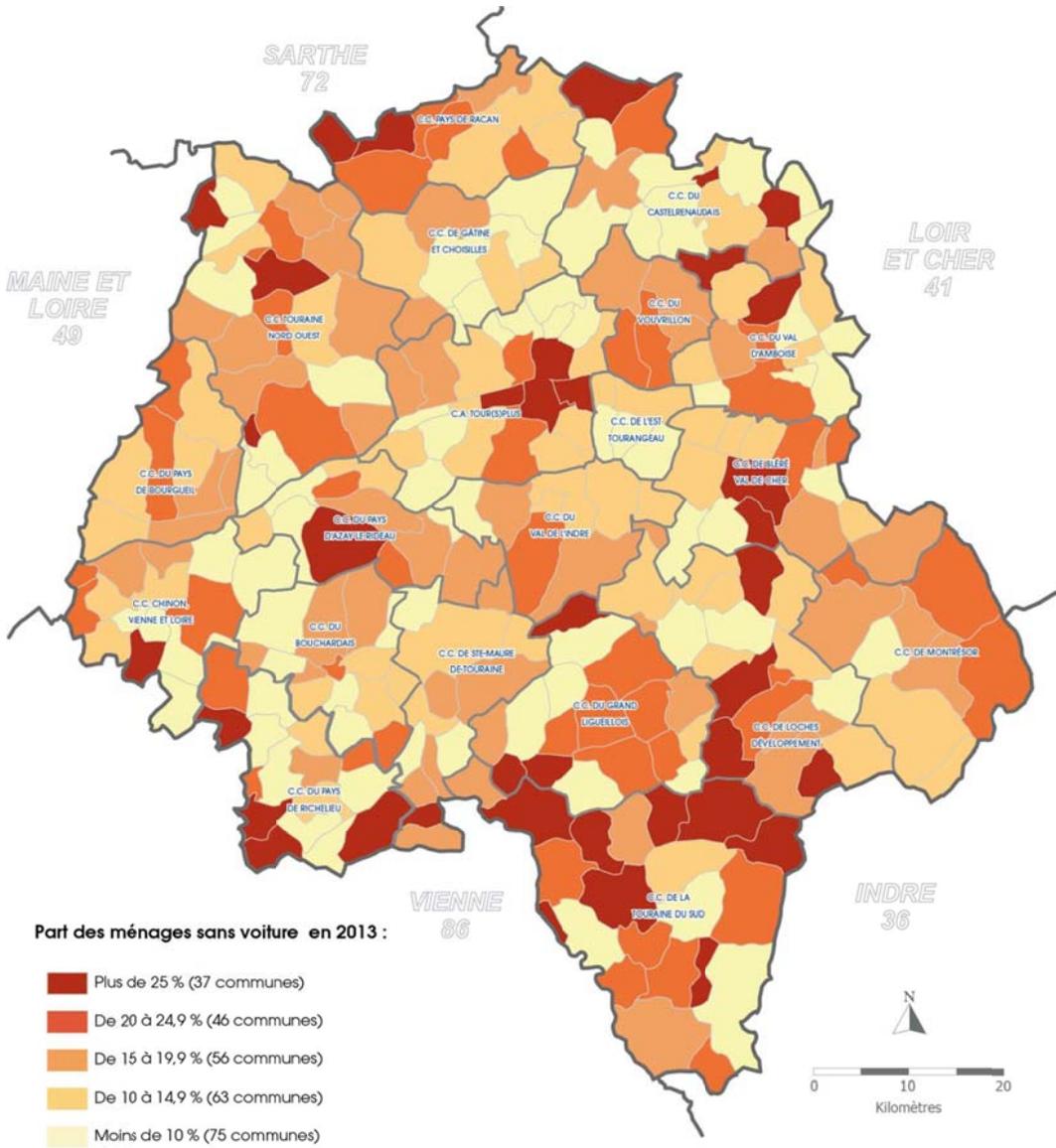
### 4-7-3 La disponibilité d'une voiture particulière

Carte 63 : Part des ménages sans voiture



Sources : OE2T, Insee - RP 2013. Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, août 2016.

Carte 64 : Part des ménages de retraités sans voiture

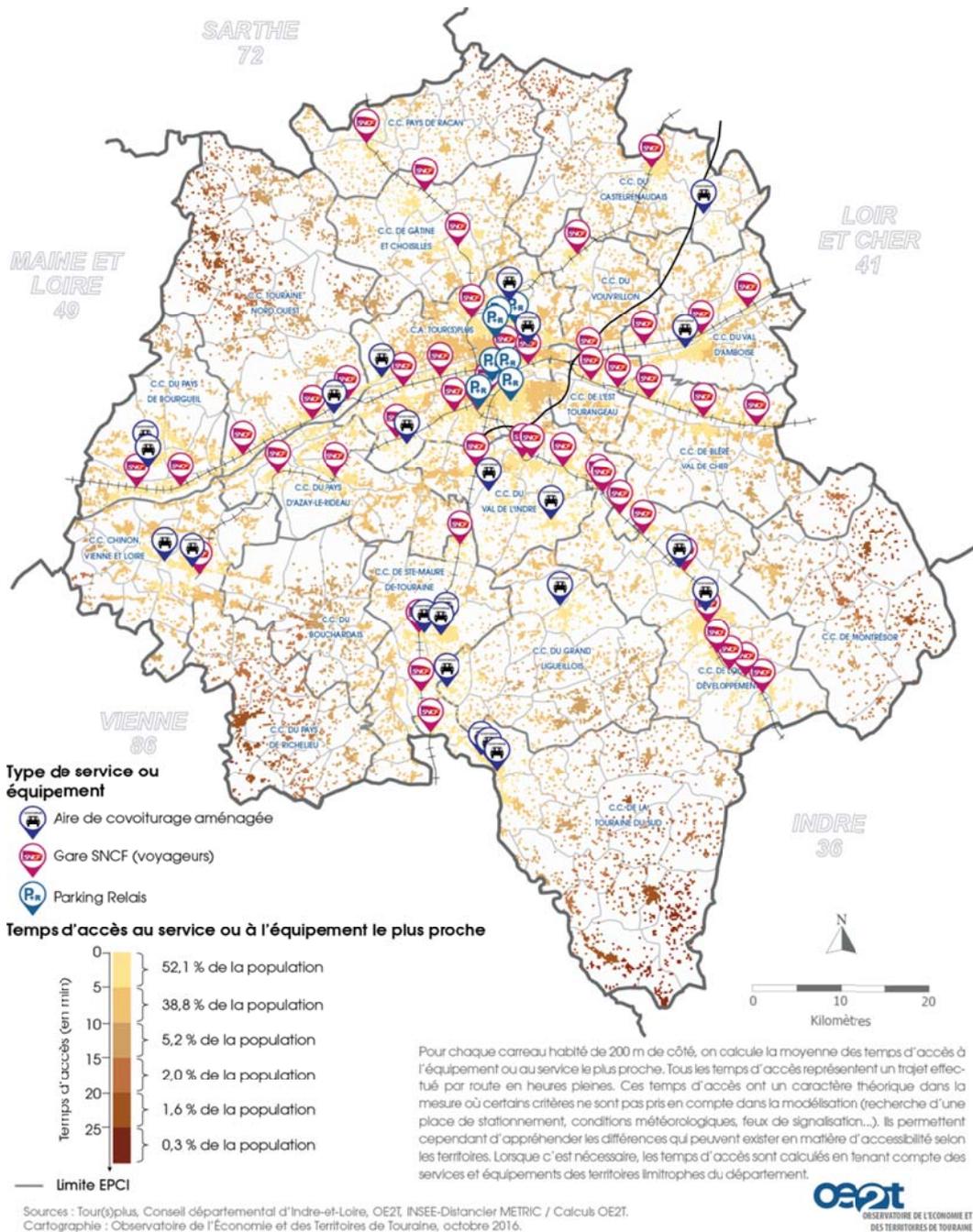


Sources : OE2T, Insee - RP 2013. Cartographie : Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, août 2016.



### 4-7-4 Accessibilité au co-voiturage ou à une pratique multimodale

Carte 65 : Temps d'accès routiers aux aires de co-voiturage, gares sncf et parkings relais



### 4-7-5 Accessibilité à une offre de transport à la demande

Carte 66 : Les collectivités et territoires proposant une offre de transport à la demande

