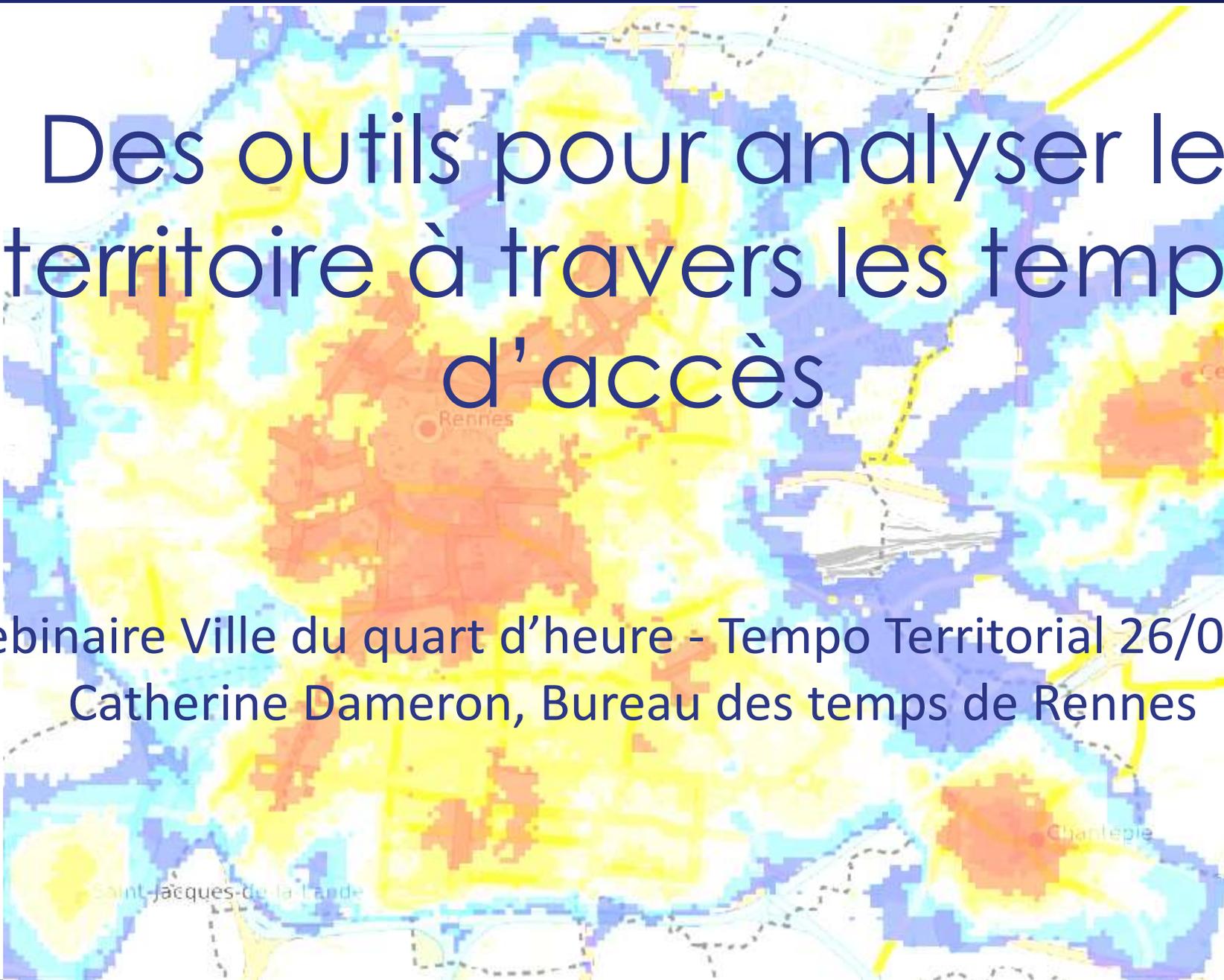




Des outils pour analyser le territoire à travers les temps d'accès

Webinaire Ville du quart d'heure - Tempo Territorial 26/01/21
Catherine Dameron, Bureau des temps de Rennes





2014 : représenter les temps d'accès



- ➔ Facteur d'attractivité, de qualité de vie
- ➔ Échelle de la « carte mentale » des habitants, du territoire vécu

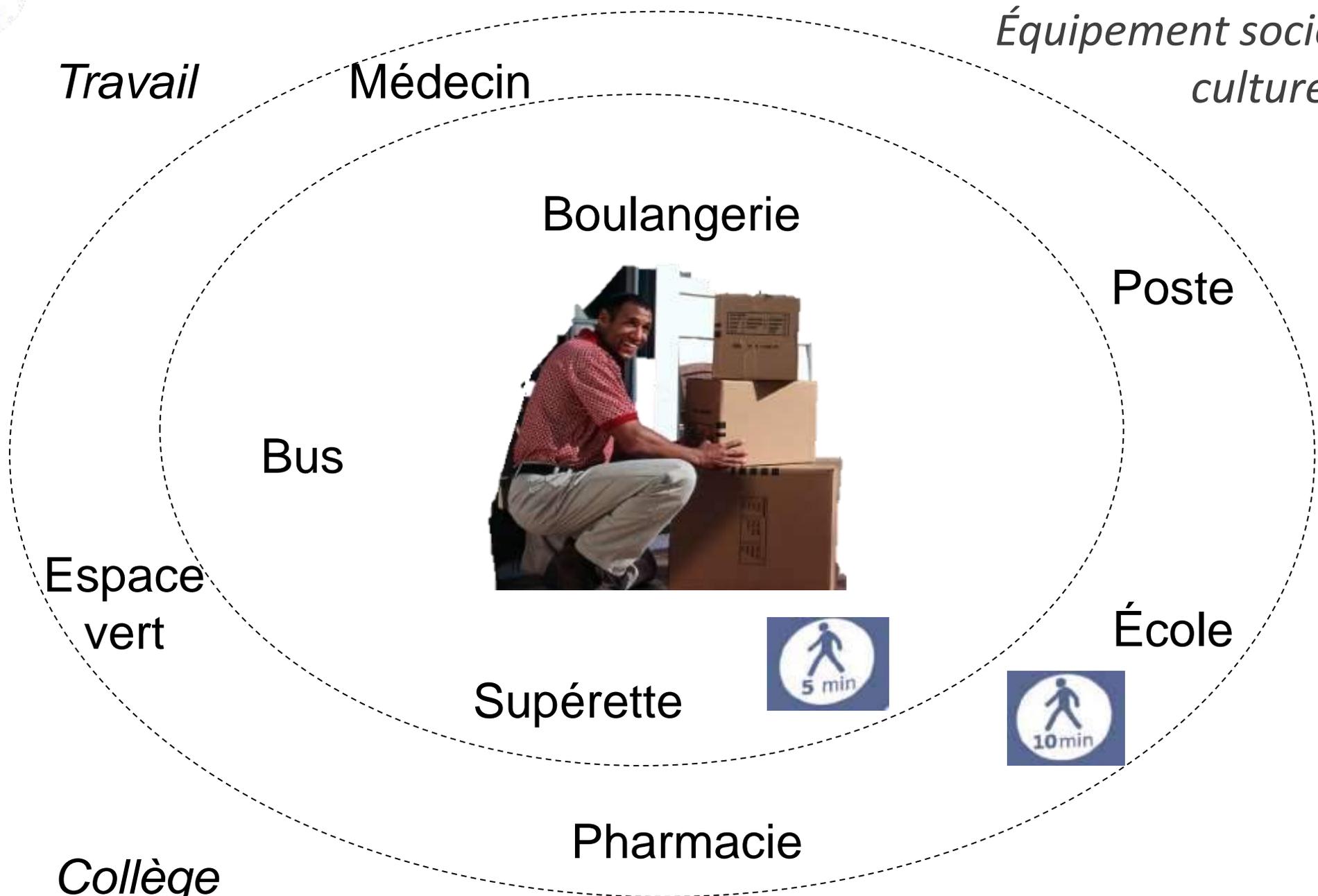


Pourquoi la marche à pied ?

- ➔ Environnement
- ➔ Lien social
- ➔ Économies
- ➔ Santé



Quels sont les commerces et services recherchés par les habitants ?



Travail

Médecin

Équipement socio
culturel

Boulangerie

Poste

Bus



Espace
vert

École



Supérette



Pharmacie

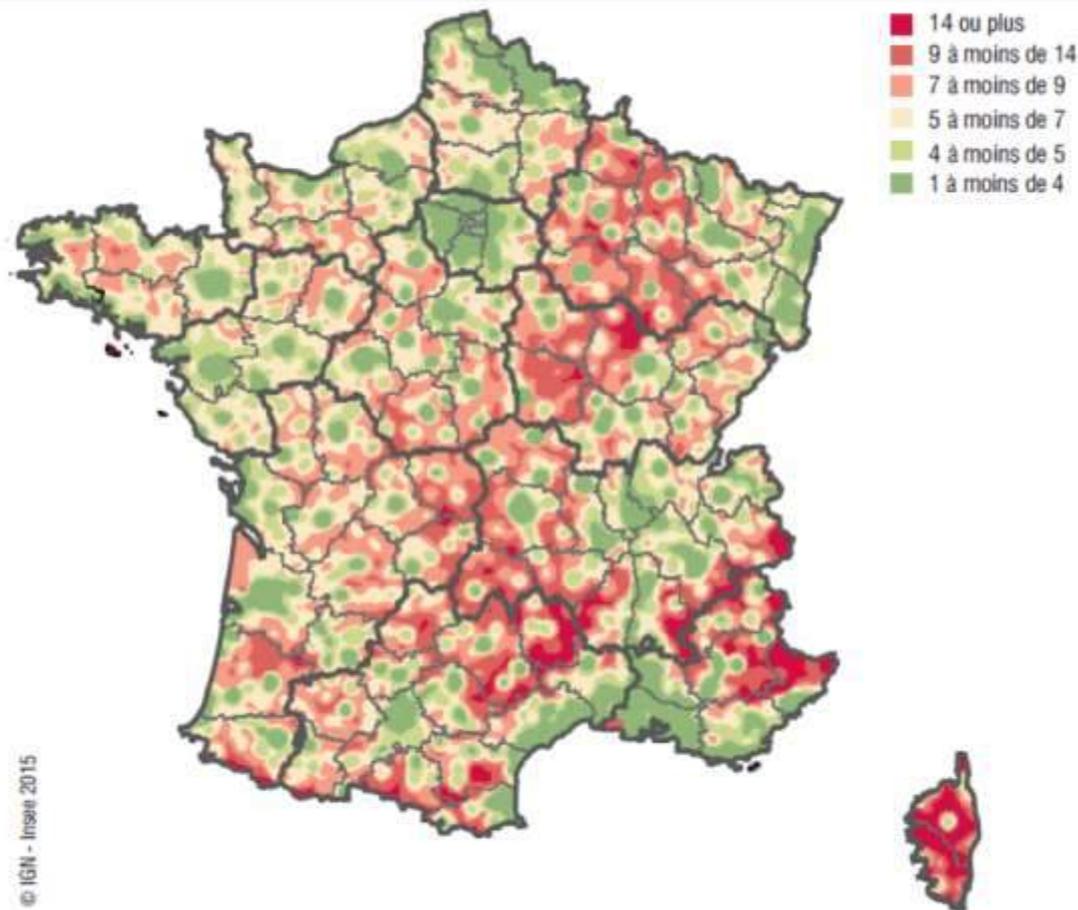
Collège



Références sur la proximité temporelle

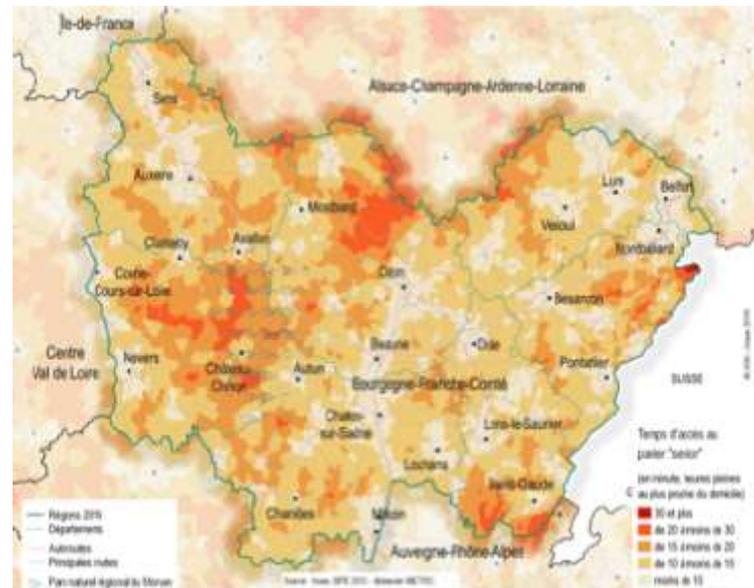
➔ INSEE : études nationale et régionales sur les temps d'accès

Figure 4 – Temps d'accès médian routier aux principaux services de la vie courante (en minutes)



Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, BPE 2013, distancier Métrix, données lissées.



INSEE : Différentes définitions des services du quotidien :

- « panier de la vie courante », BPE
- Commerces de quotidienneté/ de pôles de vie (G Solard)



① Identification d'un « panier de commerces et services du quotidien », composé de 5 catégories

A. Les « locomotives »

Commerces et services dont la proximité est la plus recherchée et qui génèrent des déplacements quasi quotidiens

*Boulangerie /Pâtisserie
Boucherie
Alimentation générale
Pharmacie
Écoles maternelle et élémentaire
Bar/tabac/presse
Bureau de poste*

B. Pôles commerciaux

Regroupement d'au moins 4 commerces sur un rayon de 300m, synonymes d'offre diversifiée et d'occasions de lien social

Locomotives + marchés, commerces alimentaires et de services, médecins...

C. Services non commerciaux

Principaux équipements éducatifs, socio-culturels, sociaux, sportifs, administratifs

Collèges, lycées, médiathèques, MJC, cinémas..., CDAS, pôle emploi... gymnases, stades, mairies de quartier...

D. Transports en commun

Accès bus/métro/ gare ferroviaire

E. Espaces verts

Non traité faute de données

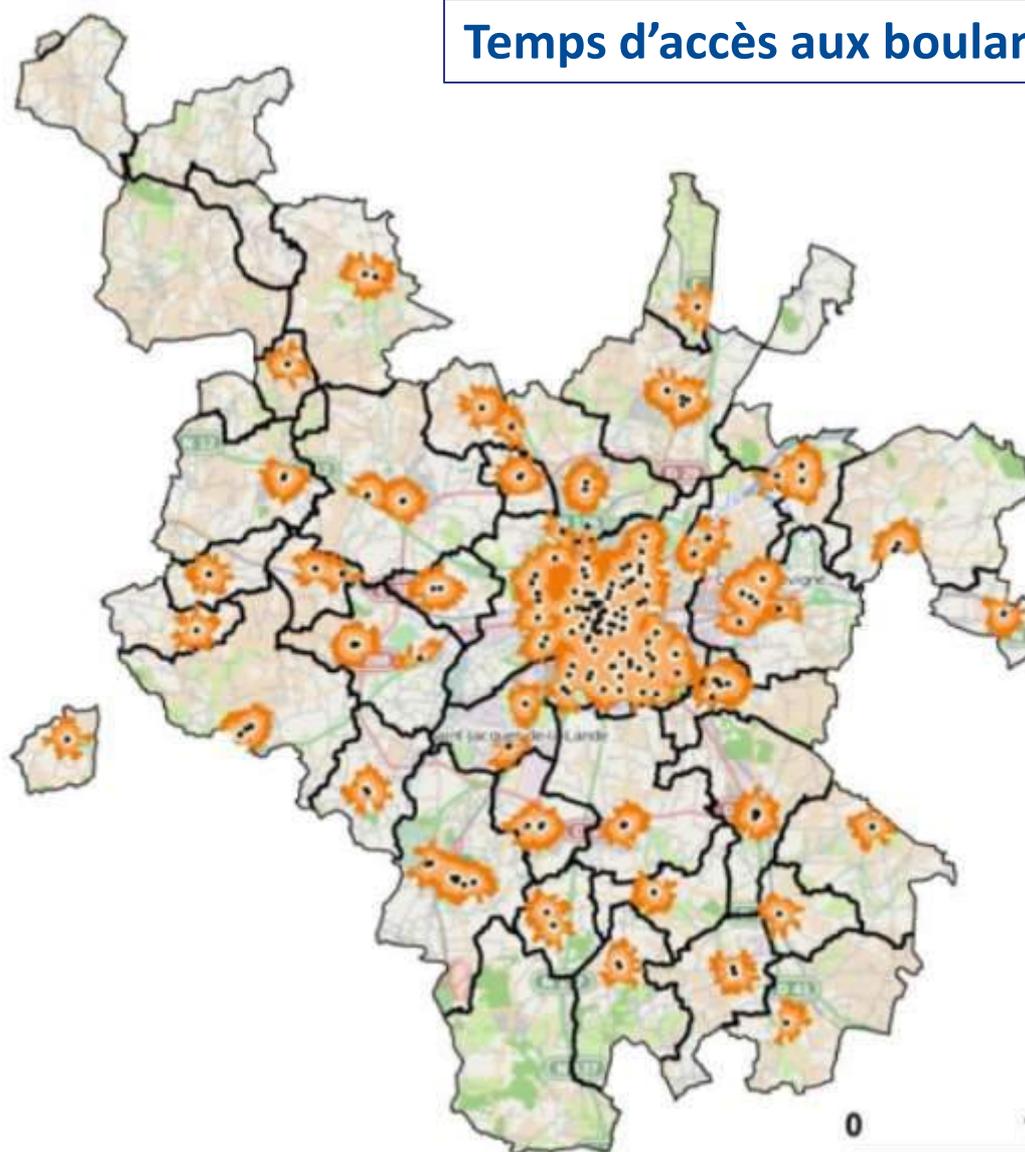
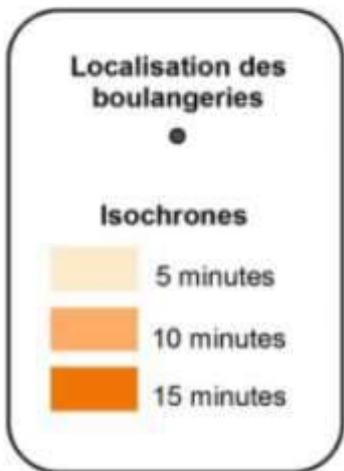
Un choix travaillé en interservices, cohérent avec les orientations du SCOT



② Réalisation d'isochrones



Temps d'accès aux boulangeries



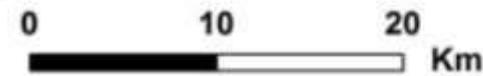
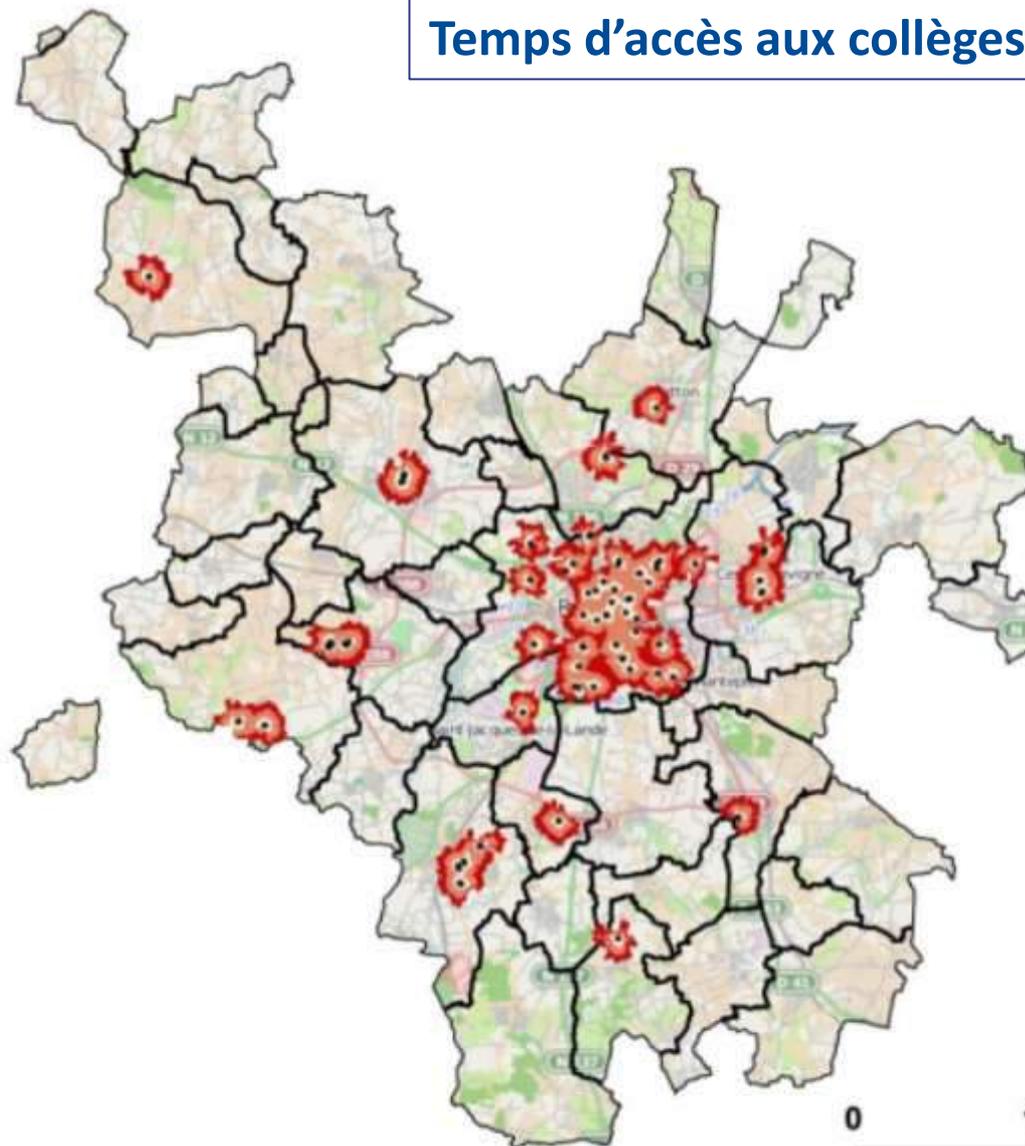
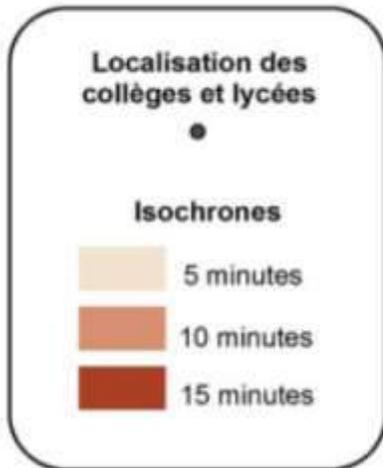
Réalisation: Bureau des Temps, Ville de Rennes/Rennes Métropole Sources: Données Rennes Métropole, OpenStreetMap



② Réalisation d'isochrones



Temps d'accès aux collèges/lycées



Réalisation: Bureau des Temps, Ville de Rennes/Rennes Métropole Sources: Données Rennes Métropole, OpenStreetMap

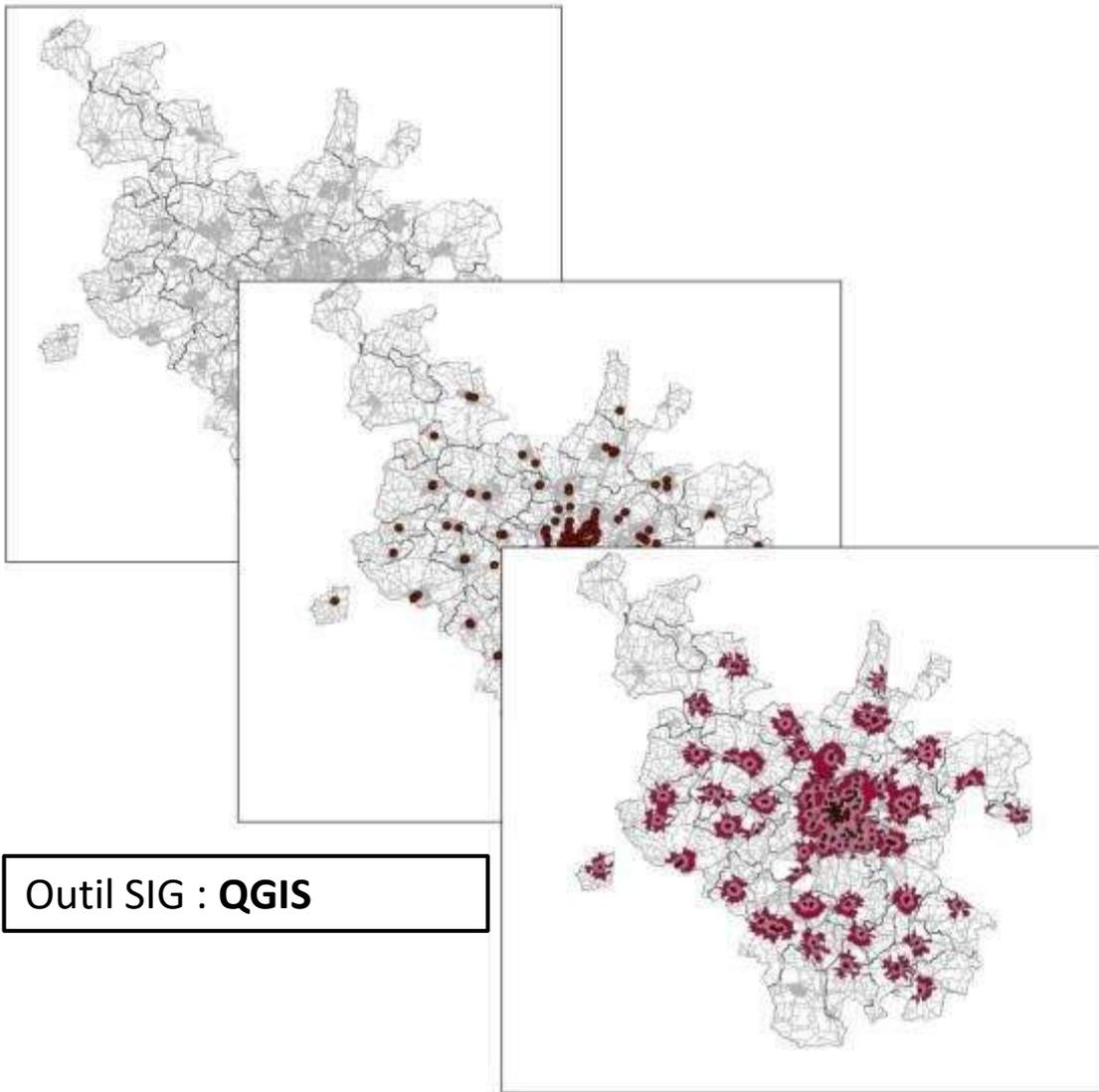


③ Attribution d'une pondération pour chaque catégorie

Exemple : pour les « locomotives » :
commerces et services du quotidien

Temps de trajet (min)	5	10	15
Pondération	4	3	1

④ Création de la carte de synthèse

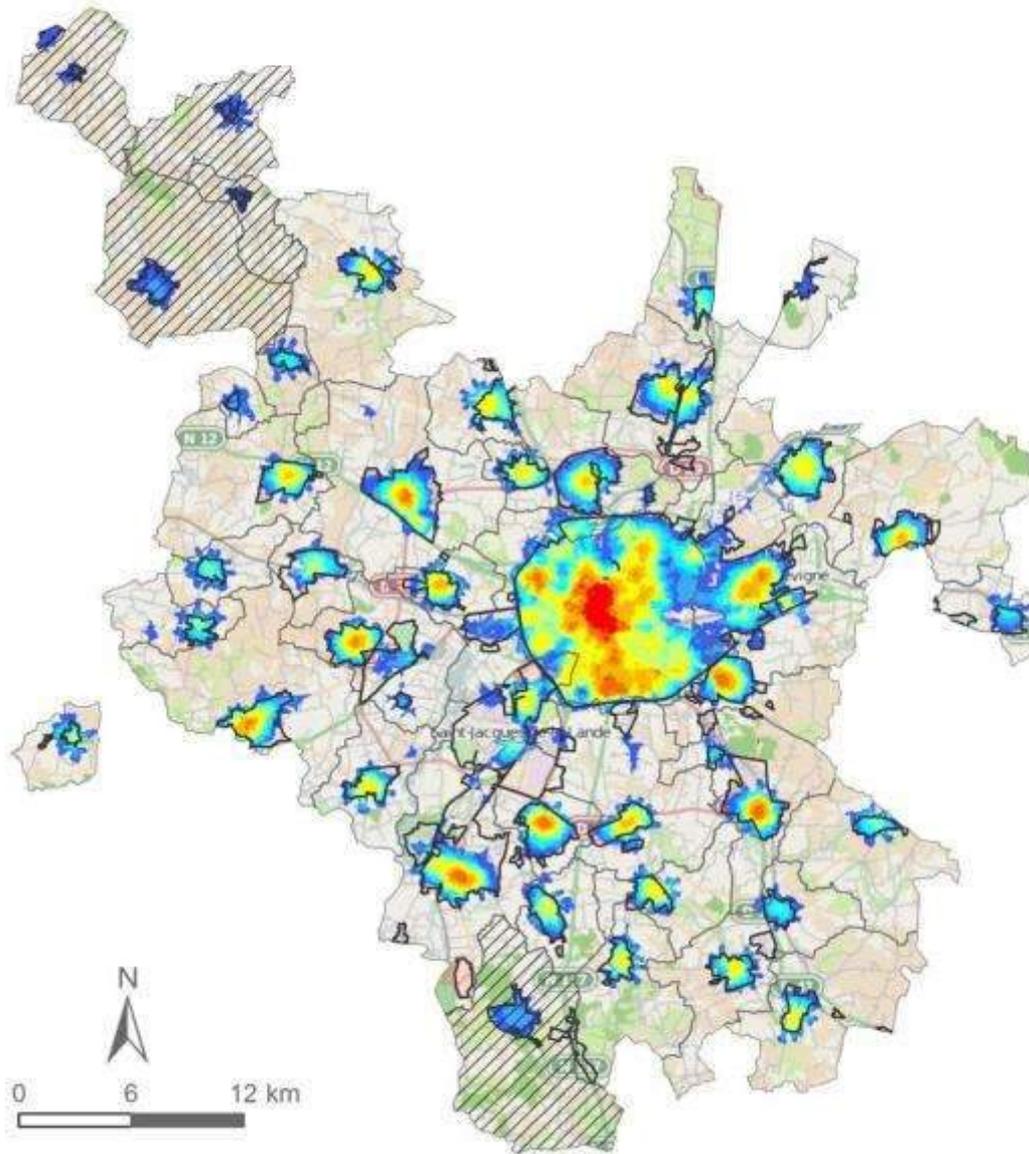


- Somme des pondérations des différentes cartes isochrones
- Affectation d'une couleur chaude aux indices les plus élevés et froide aux indices les plus faibles (carreaux de 50mx50m)



④ Création de la carte de synthèse -

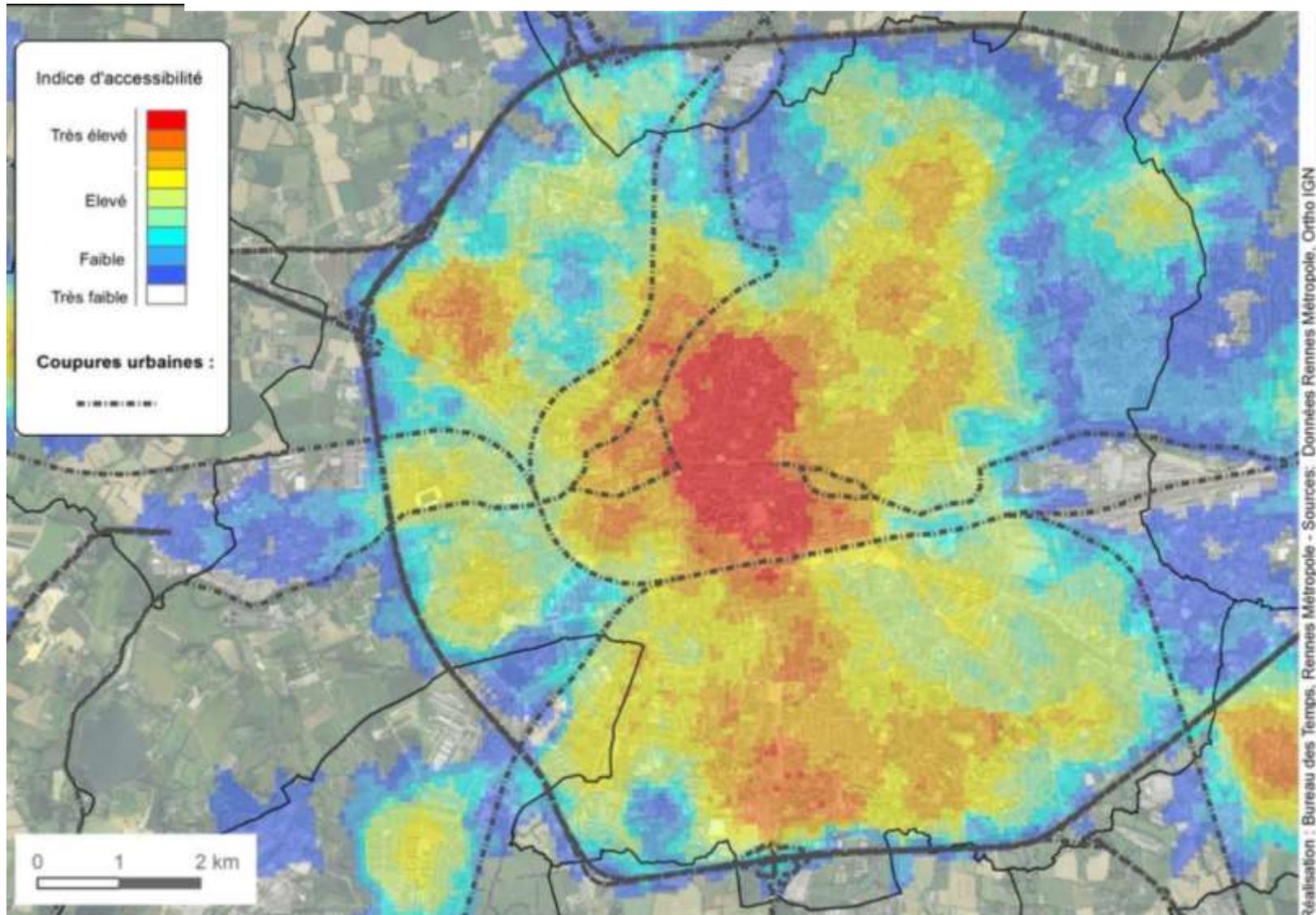
Rennes Métropole



Réalisation : Bureau des Temps, Rennes Métropole Sources: Open Data Rennes, Données Rennes Métropole, OpenStreetMap

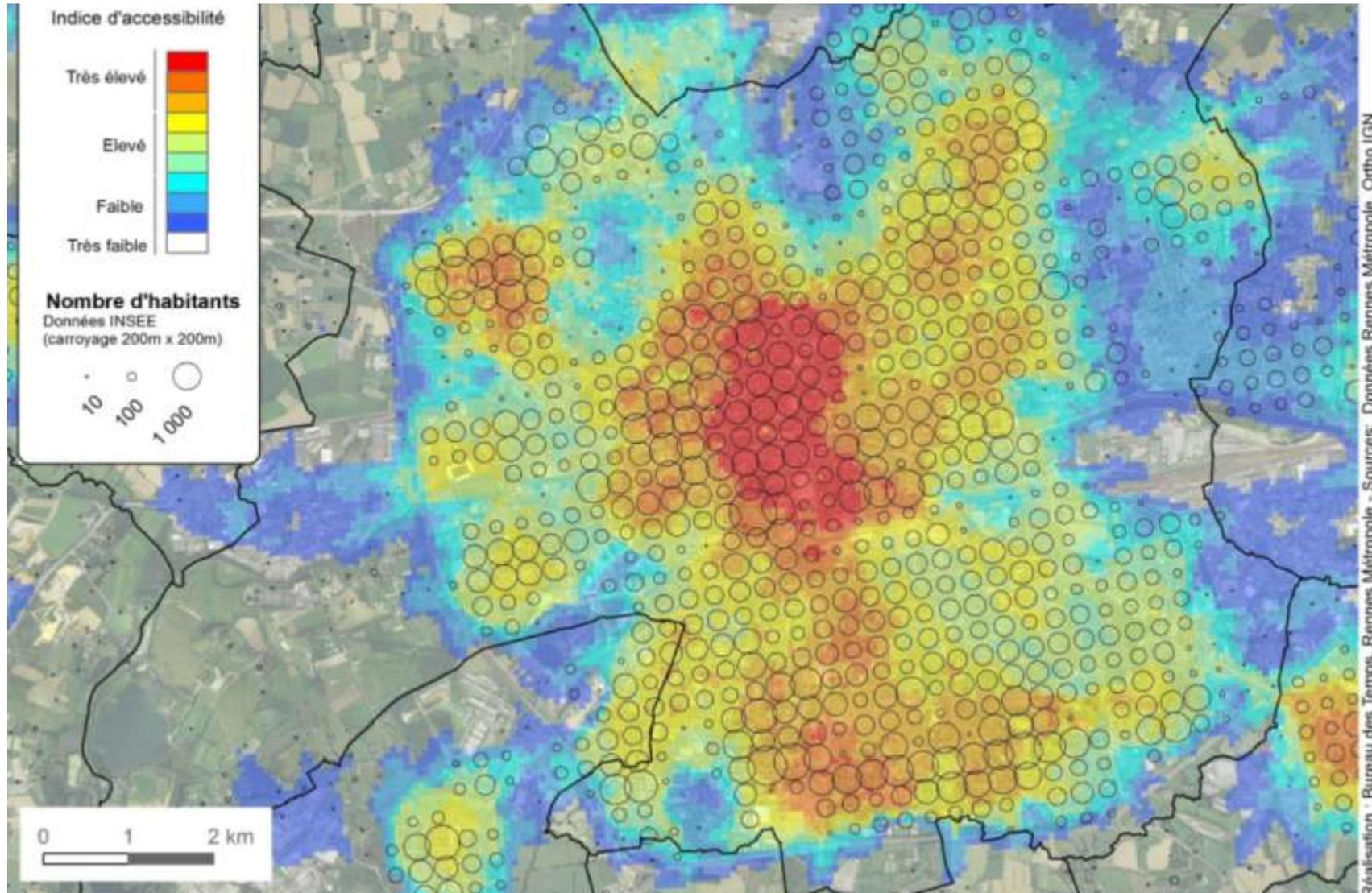


④ Création de la carte de synthèse - Ville de Rennes





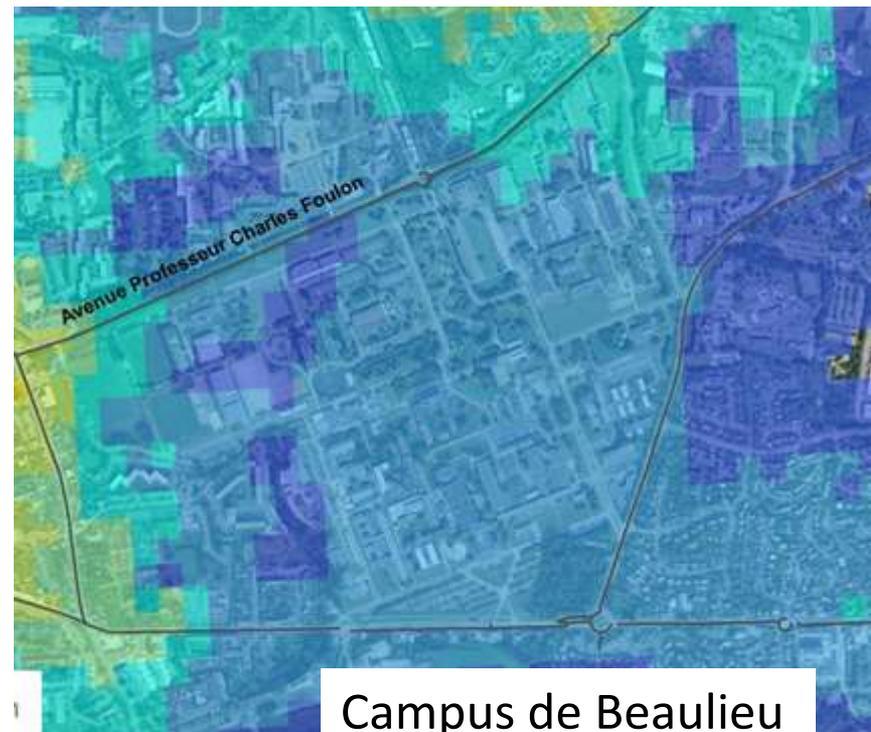
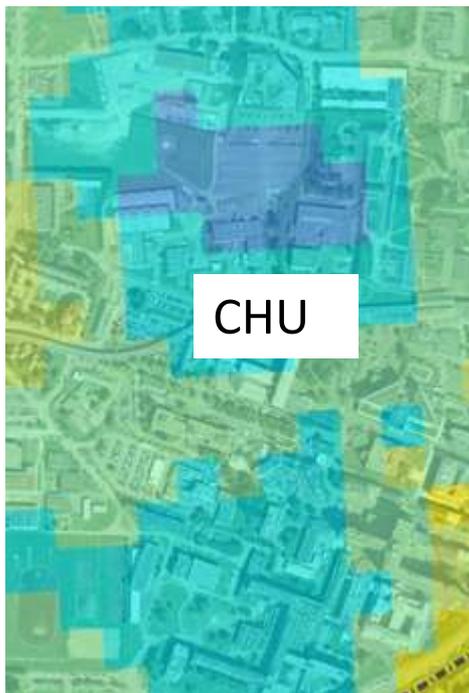
⑤ Croisement de l'indice d'accessibilité piétonne et de la densité de population – Ville de Rennes



⑤ Croisement de l'indice d'accessibilité piétonne et de la densité de population – Ville de Rennes

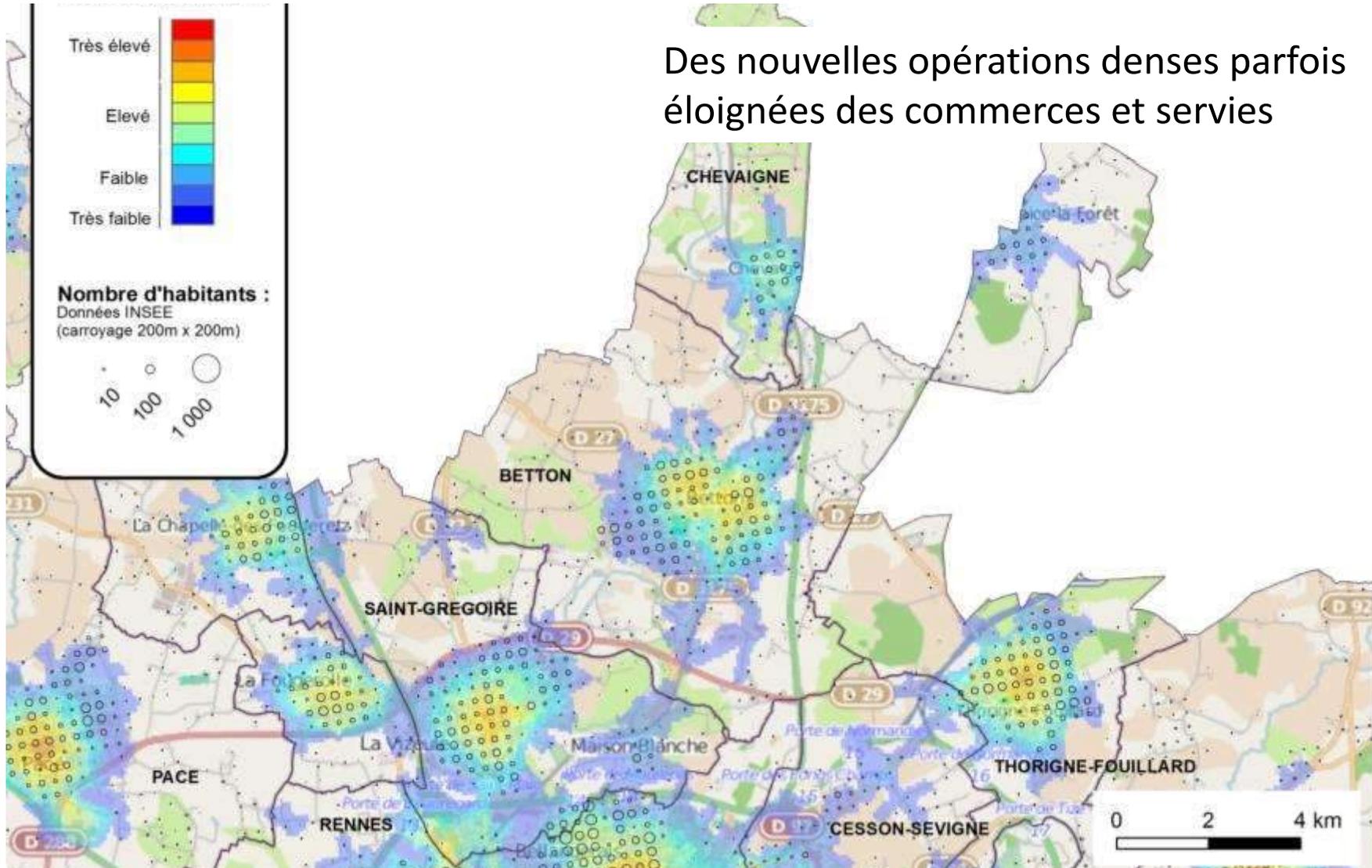
Quelques éléments d'analyse :

- Cohérence entre densité de population et niveau élevé d'accès aux commerces et services
- Un atout pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- Certaines zones peu peuplées mais fortement fréquentées en journées sont relativement mal desservies





⑤ Croisement de l'indice d'accessibilité piétonne et de la densité de population – Nord Rennes Métropole



Des nouvelles opérations denses parfois éloignées des commerces et services

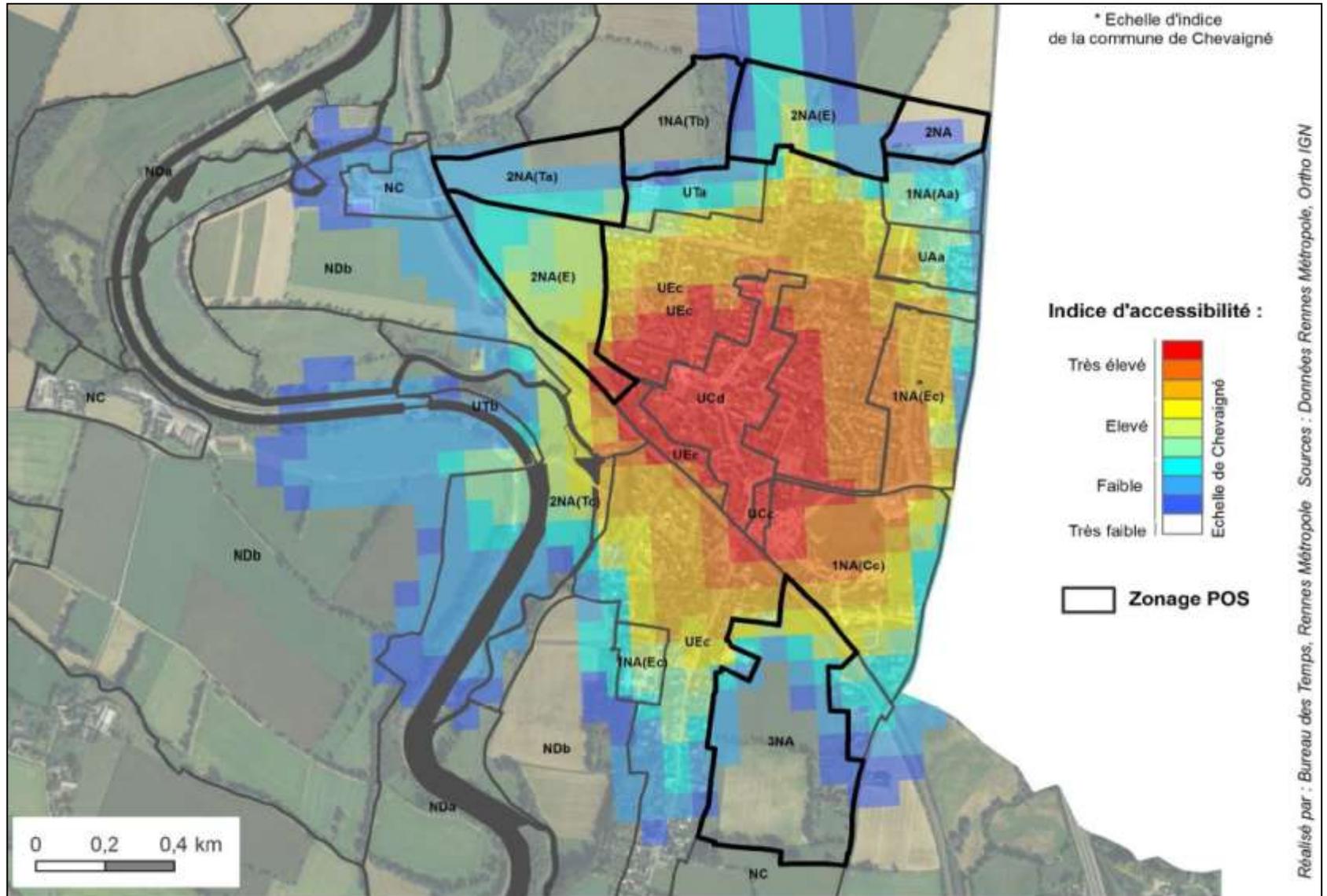


- **La proximité physique n'est pas toujours synonyme d'accessibilité**
(« offre » suffisante, prix, qualité/ choix...)
- **L'accessibilité ne se limite pas à un bâtiment physique dédié**
(permanences, mutualisations, commerces/services itinérants, dématérialisation...)
- **C'est un premier niveau de représentation et d'analyse, qui demande à être complété et ajusté par des approches qualitatives et participatives**



Application : aide à la décision/ urbanisation

Prendre en compte les temps d'accès dans les choix d'urbanisation et renforcer les liaisons douces



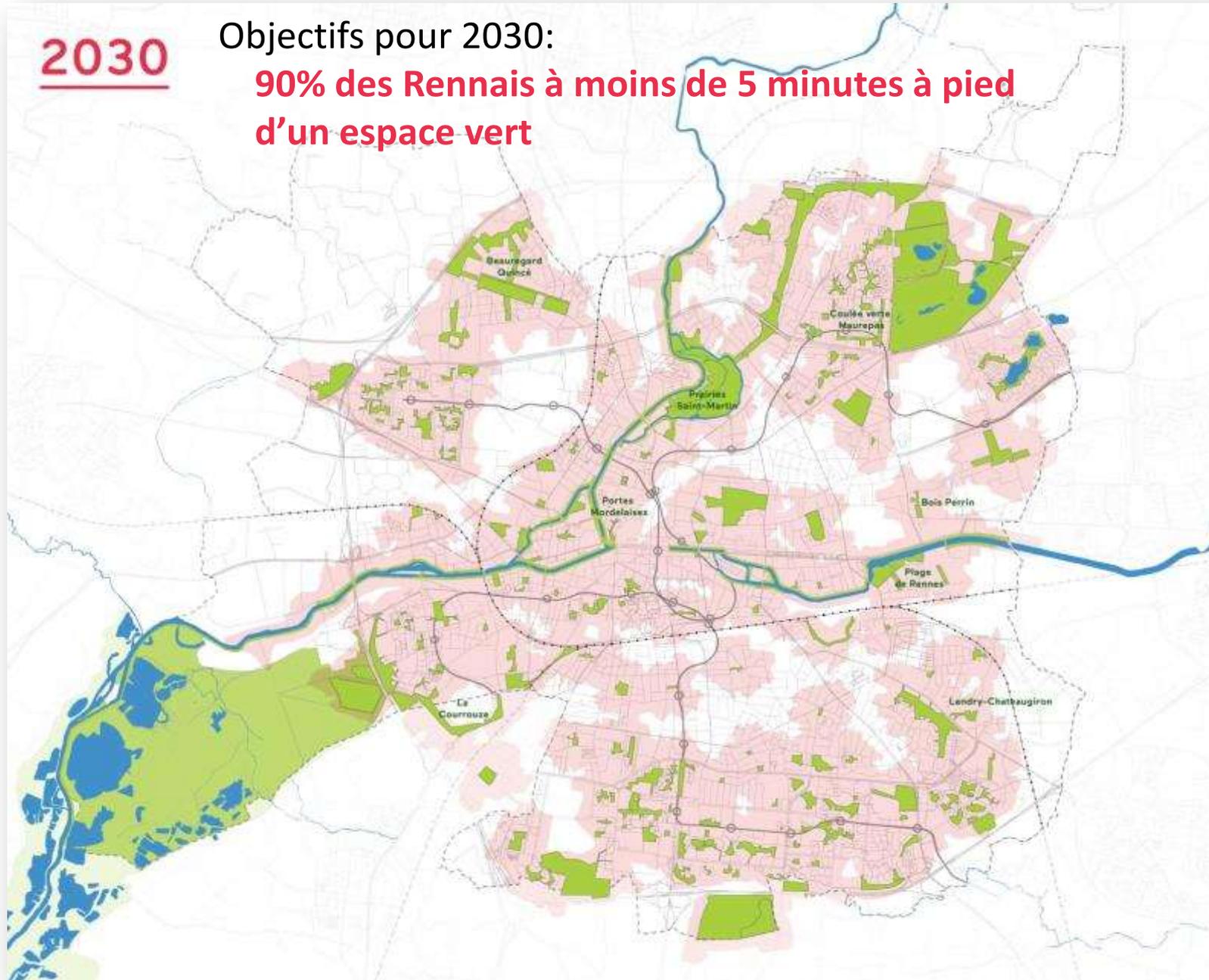


PLU Rennes : 5 min espaces verts / de détente

2030

Objectifs pour 2030:

90% des Rennais à moins de 5 minutes à pied d'un espace vert





Merci pour votre attention

temps@rennesmetropole.fr

Pondération des différents commerces et services

▶ A - Les « locomotives » : commerces et services du quotidien

Temps de trajet (min)	5	10	15
Pondération	4	3	1

▶ B - Pôles commerciaux

	5	10	15
4 - 13	3	2	1
14 - 30	4	3	2
Plus de 30	5	4	3

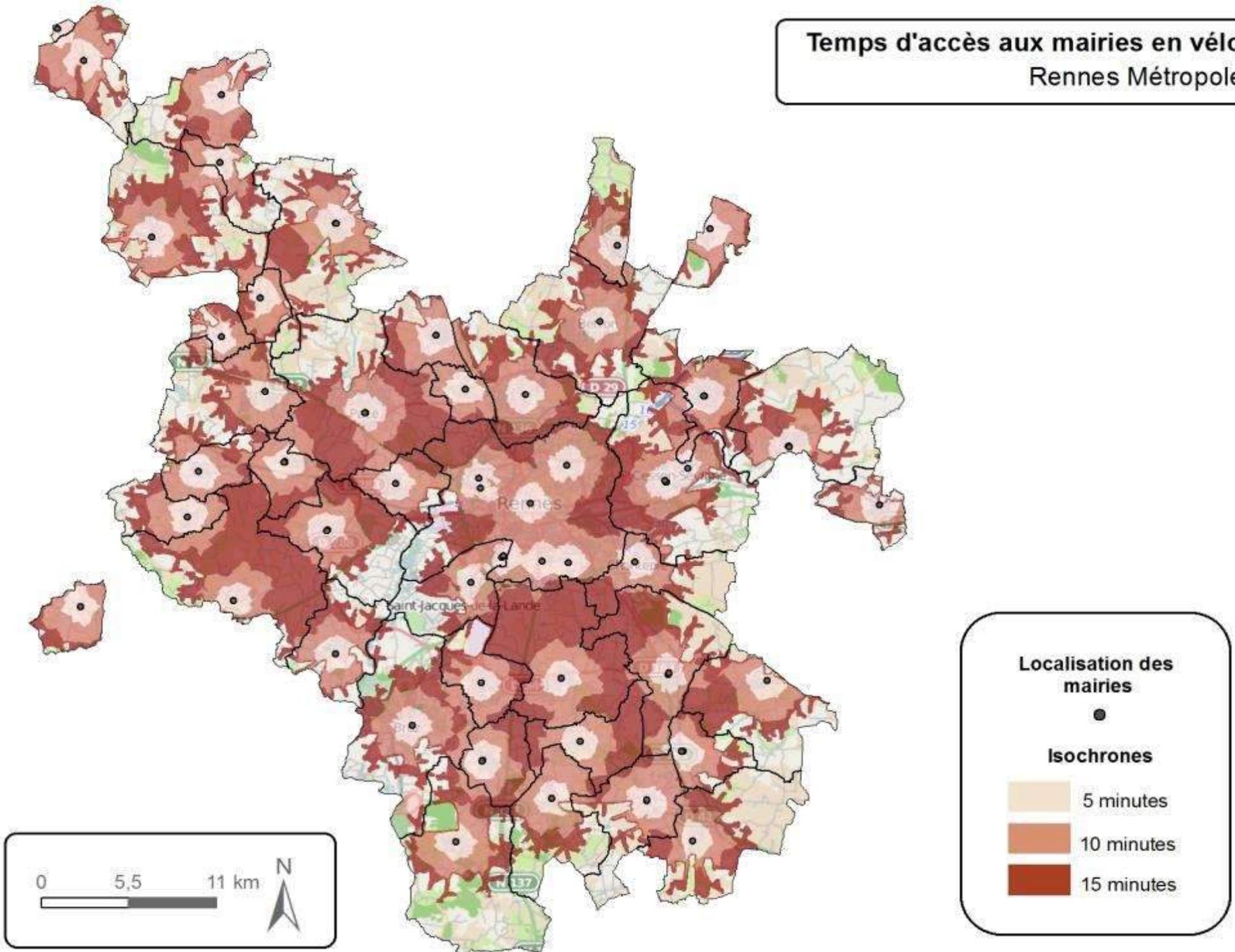
▶ C - Services non commerciaux

Temps de trajet (min)	5	10	15
Pondération	1	1	1

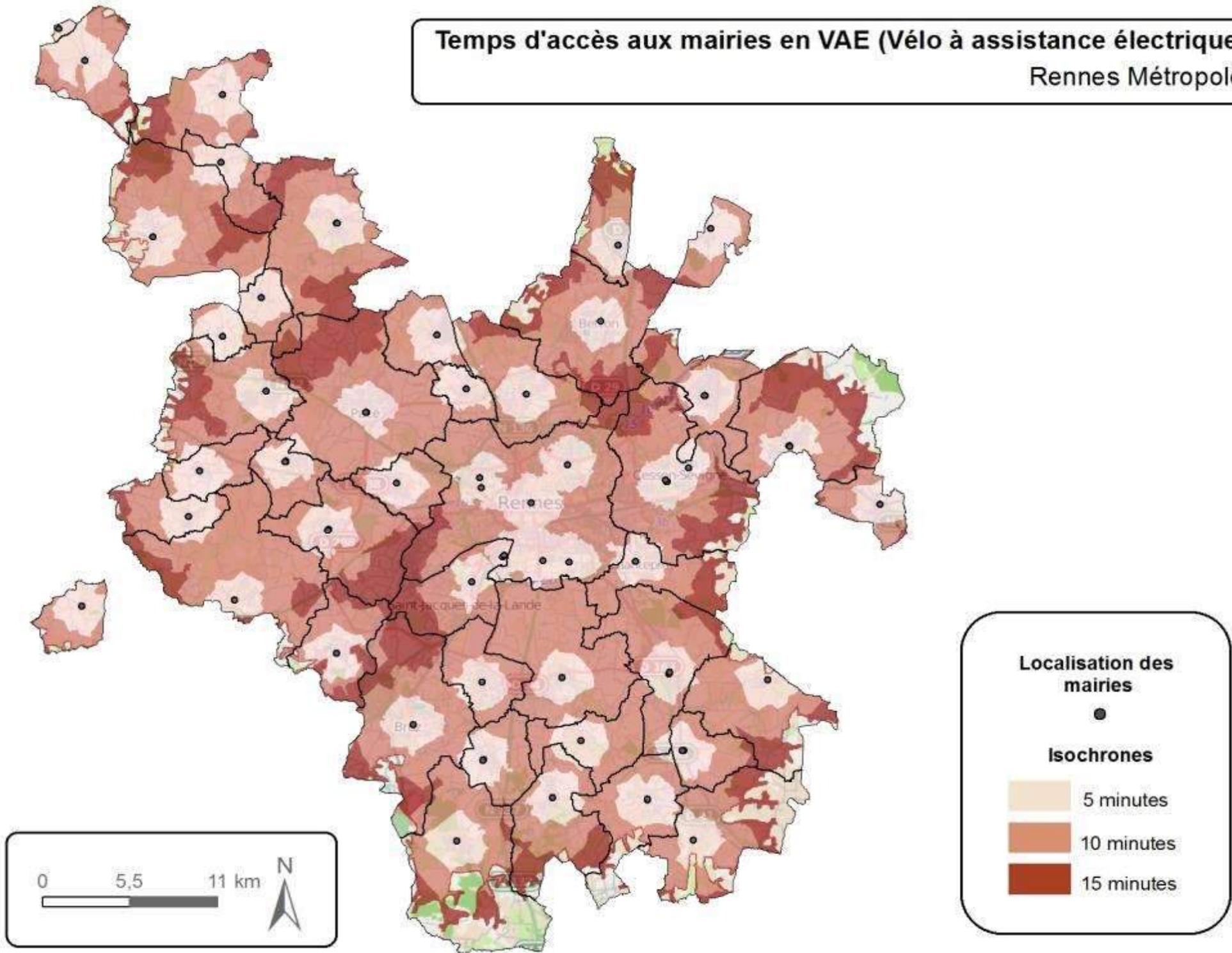
▶ D - Transports en commun

	5 min	8 min	10 min
Métro	4	4	4
Bus (lignes urbaines)	3	2	1
Bus (lignes suburbaines)	2	1	0
Gares ferroviaires	3	2	1

Temps d'accès aux mairies en vélo Rennes Métropole



Temps d'accès aux mairies en VAE (Vélo à assistance électrique) Rennes Métropole



Localisation des
mairies



Isochrones

- 5 minutes
- 10 minutes
- 15 minutes