

Vendredi 21 mars 2025

Rennes Métropole : des évolutions positives dans les déplacements des métropolitains

Le tableau de bord de suivi du Plan de déplacements urbains 2020-2030 de Rennes Métropole, piloté par l'Audiar en lien avec les services métropolitains, permet de dresser un état des lieux des pratiques de mobilité sur la métropole et évaluer la progression vers les objectifs fixés pour 2030. Le bilan de cette dynamique met en lumière des évolutions positives, avec notamment un recul de l'usage de la voiture et une forte progression des transports en commun et du vélo, tout en soulignant les défis à relever pour atteindre les objectifs fixés pour 2030.

1. Rennes, l'une des villes françaises avec la plus faible part d'utilisation de la voiture.

Les résultats de l'enquête Fréquence+ réalisée en 2023 montrent une baisse notable de l'utilisation de la voiture dans Rennes Métropole, un phénomène particulièrement marqué dans l'intra-rocade mais inédit au-delà de la rocade. En 2023, la part modale voiture (incluant les deux-roues motorisés) diminue de plus de 1 point par rapport à 2018, soit une part modale de 47,2 % pour les métropolitains et 31% pour les Rennais, faisant de **Rennes l'une des villes françaises avec la plus faible part d'utilisation de la voiture.**

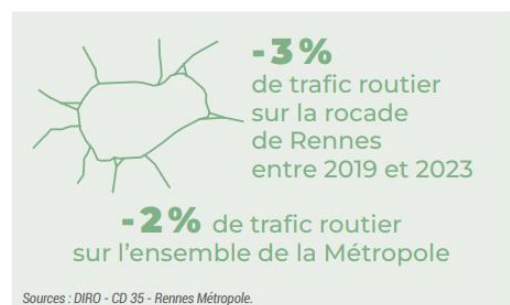
Part modale, qu'est-ce que ça signifie ?

La part modale fait référence à la proportion d'un mode de transport particulier dans l'ensemble des déplacements effectués. Elle exprime la répartition des différents modes de transport (voiture, transports en commun, vélo, marche, etc.) utilisés par les habitants d'une région ou d'une ville.

Ainsi, une baisse de la part modale de la voiture signifie que les habitants utilisent moins la voiture par rapport aux autres modes de transport.

1.1. Une baisse inédite du trafic routier

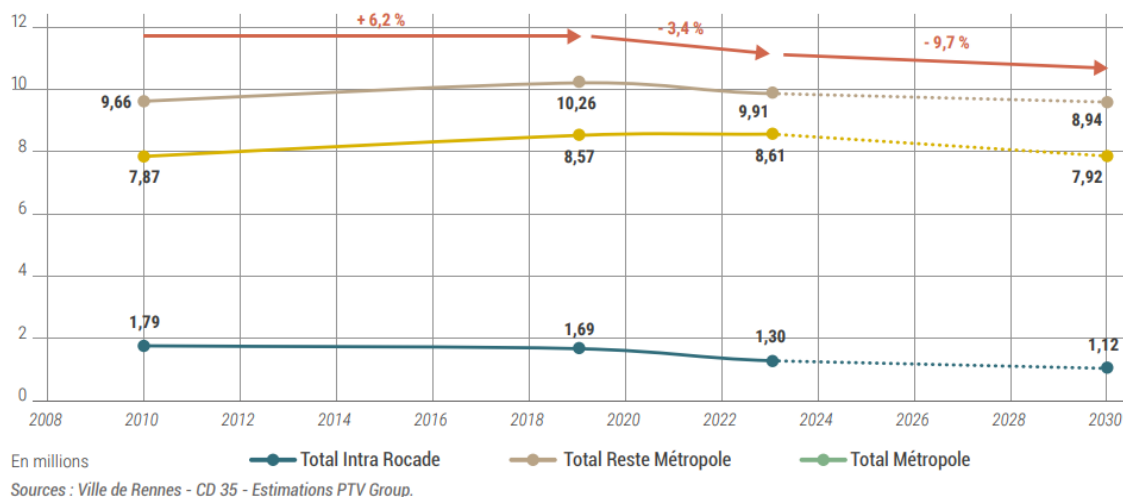
Pour la première fois, un recul du trafic routier sur le réseau national de la métropole (rocade et entrées d'agglomération) a été constaté, avec une **diminution de 2,2 % du nombre de véhicules** entre 2019 et 2023,



En parallèle, une baisse significative de l'ensemble des distances parcourues en voiture par les habitants de Rennes Métropole a été observée dans l'intra-rocade, avec une diminution de 23 % sur la période 2019-2023.

Globalement, les distances parcourues en véhicules motorisés baissent de 3,4% à l'échelle de la métropole rennaise entre 2019 et 2023.

ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER EN VEHICULES.KM PAR JOUR ENTRE 2010 ET 2023 ET ESTIMATIONS A 2030



1.2. Une baisse constatée des déplacements dans plusieurs agglomérations françaises

Depuis 2018, les habitantes et habitants de l'Agglomération Rennaise se déplacent de moins en moins. En 5 ans, les déplacements diminuent de 7 % alors que la population progresse de + 6 %. Cette récente baisse de la mobilité s'enregistre également dans d'autres agglomérations françaises (Nantes, Toulouse ou Lyon). Avec une mobilité moyenne de 0,5 déplacements en moins par jour et par personne, **soit une baisse de 68 000 déplacements en voiture par jour**, cette baisse de la mobilité s'observe quel que soit le lieu de résidence, et concerne l'ensemble de la population métropolitaine. Elle touche davantage les publics déjà peu enclins à se déplacer (personnes sans emploi, retraités) et les personnes déjà peu ou non mobiles. Les personnes se déplaçant peu ou non mobiles représentent désormais plus d'un habitant sur deux, alors qu'ils étaient 36% en 2018.

2. Une hausse de l'utilisation du vélo et des transports en commun

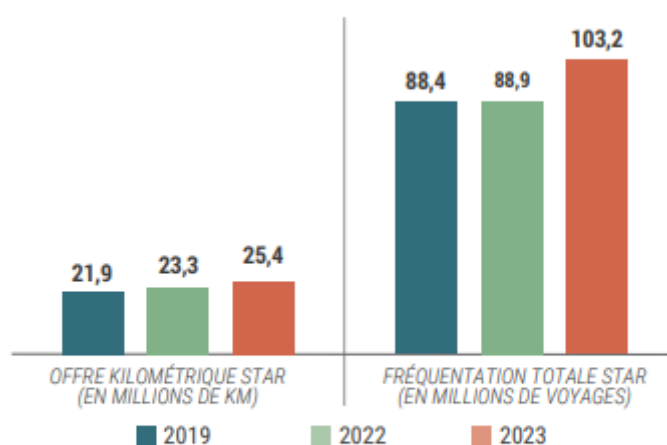
2.1. + 17% de fréquentation du réseau urbain STAR entre 2019 et 2023

Après des années 2020 et 2021 marquées par le contexte pandémique, deux grands bouleversements du réseau STAR ont permis de relancer fortement la dynamique de fréquentation : l'ouverture de la ligne b et la restructuration du réseau de bus avec une offre bus globale renforcée. L'ensemble des communes métropolitaines ont ainsi bénéficié d'améliorations de leur desserte, parmi lesquelles des nouvelles lignes, des fréquences de passage renforcées et, pour 10 communes, d'une amplitude horaire élargie.

La mise en service de la ligne b du métro et la restructuration du réseau de bus ont conduit à une forte augmentation de la fréquentation des transports en commun entre 2021 et 2022 (+23 % en semaine ; +44 % le samedi ; +41 % le dimanche) et la fréquentation a globalement continué de croître entre 2022 et 2024 (+8 % en semaine ; -1 % le samedi ; +15 % le dimanche).

La fréquentation des transports collectifs urbains sur le réseau Star a retrouvé son public après le Covid et au-delà avec une hausse +17 % par rapport à 2019, comptabilisant ainsi plus de 103 millions de voyages en 2023. La hausse de fréquentation dépasse les +25 % de croissance par rapport à la référence pré-COVID.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET FRÉQUENTATION
DU RÉSEAU STAR ENTRE 2019 ET 2023



2019 : 193 voyages par habitant/an

2022 : 192 voyages par habitant/an

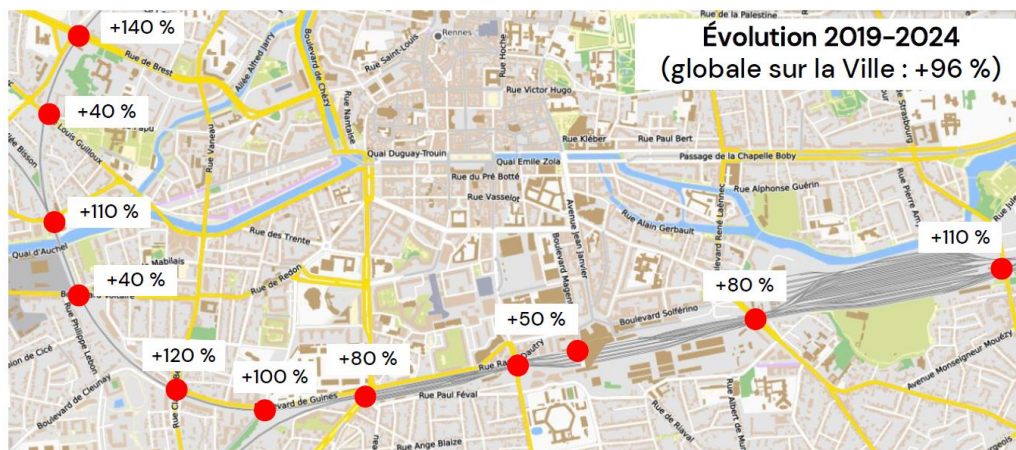
2023 : 221 voyages par habitant/an

Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.

2.2. Le vélo, une alternative en plein essor : +96 % depuis 2019

La fréquentation des cyclistes continue sa **progression de 96 % entre 2019 et 2024** soit une **hausse de 15 800 vélos** pour un total de 32 407 vélos en trafic moyen journalier en 2024 recensée sur la ligne écran voie ferrée (voir illustration ci-dessous).

En moyenne, cela représente une augmentation moyenne annuelle de 19 % entre 2019 et 2023 avec une augmentation plus marquée de +30 % sur la dernière période 2022-2023.



En outre, le nombre de locations longues durées de vélos à assistance électrique (VAE) a largement dépassé les objectifs avec **2 350 locations annuelles en 2023**. La pratique des VAE représente désormais 30 % de la fréquentation cyclable observée.

En parallèle, la Métropole continue de développer ses infrastructures cyclables avec **256 km du schéma directeur vélo réalisés, soit 51 % du total prévu**. Le Réseau Express Vélo consiste en un réseau de 14 liaisons reliant les communes limitrophes à Rennes, et desservira 80 % des habitants de Rennes Métropole.

Les années 2023 et 2024 sont marquées par la livraison de plusieurs tronçons importants, la poursuite des travaux et le début des opérations sur d'autres itinéraires.

Les itinéraires livrés depuis 2024 :

- Rennes – Vern-sur-Seiche ;
- Rennes – Le Rheu ;
- Rennes – Montgermont ;
- Rennes – Noyal-Châtillon-sur-Seiche ;
- Rennes – Pacé ;
- Rennes – Cesson-Sevigné.

Six itinéraires à venir en 2025 et 2026 :

- Rennes – Chartres-de-Bretagne ;
- Rennes – Acigné ;
- Rennes – Betton ;
- Rennes – Saint-Jacques – Bruz ;
- Rennes – Chantepie ;
- Rennes – Saint-Grégoire ;
- Rennes – Thorigné-Fouillard.

Le stationnement vélo fermé favorise également la pratique cycliste. Début 2025, ce sont 52 parcs vélos fermés sur l'ensemble de la métropole, pour un total de 1740 places, dont 1140 à Rennes (soit 65%). Soit une augmentation de 47% de l'offre par rapport à 2019.

Par ailleurs à ce jour, 31 communes de la métropole sont désormais engagées dans des dispositifs « villes à 30 » visant à réduire la vitesse et améliorer la sécurité des cyclistes et piétons. 6 communes sont en études.

2.3. Le covoiturage, une pratique qui reste encore à développer

Malgré une baisse d'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens des métropolitains, son usage n'est pas optimal. **Le taux d'occupation des véhicules pour les déplacements tous motifs passe à 1,19 passagers par véhicules contre 1,24 en 2018**. Il est plus faible dans les déplacements pour motif travail avec 1,04 personnes par véhicule (1,05 en 2018).

À l'échelle nationale, les différents confinements lors de crise sanitaire entre 2020 et 2021 ont généré des chutes des pratiques de covoiturage. La remontée a finalement été progressive depuis la sortie du troisième confinement (avril 2021) jusqu'en septembre 2022 pour atteindre les 13 millions de kilomètres parcourus, soit le niveau des distances covoiturées préalable à la crise.

Les **infrastructures dédiées au covoiturage se diversifient** sur l'agglomération rennaise. Historiquement, elles sont majoritairement liées aux aires de covoiturage au nombre de 18 officiellement recensées en 2023 représentant un plus de 400 places. Quatre déposer-minute dédiés au covoiturage (offrant 23 places au total) ont été aménagés à proximité du métro aux stations Henri Fréville, Poterie, Villejean et Gare Sud. Depuis 2022, les covoitureurs peuvent accéder à des places réservées au covoiturage dans les 8 parkings-relais (P+R) de la métropole.

Pour répondre à un enjeu de développement du covoiturage, Rennes Métropole a mis en place plusieurs dispositifs :

- En début d'année 2021, Rennes Métropole a lancé **star't**, une ligne régulière de covoiturage reliant les communes du Rheu, de Pacé, de Saint-Grégoire et de Cesson-Sévigné. Star't est la première ligne régulière de covoiturage avec départs garantis, sans réservation. Conçue comme une ligne de bus, avec des arrêts dédiés, les conducteurs souhaitant faire du covoiturage peuvent proposer leurs sièges libres en temps réel aux personnes présentes aux arrêts Star't.
- Depuis le 1er janvier 2025, Rennes Métropole propose **Covoit'STAR**, un nouveau service proposé pour encourager le covoiturage au quotidien. Une alternative écologique, financièrement intéressante pour les passagers comme pour les conducteurs, pour réduire le nombre de véhicules sur les routes. Le dispositif, subventionné par la métropole pour des trajets de 5 à 60 km s'utilise simplement, depuis une application mobile dédiée proposée par la plateforme BlaBlaCar Daily.

2.4. Citiz, la plateforme d'autopartage en plein développement

Citiz Rennes Métropole est le service public d'autopartage à Rennes, proposé depuis le 1er juillet 2019. Il permet d'accéder à une voiture 24 h / 7 j grâce à une carte magnétique et de paiement en fonction de l'usage (temps de location et km parcourus). En 6 ans la flotte de véhicules a considérablement augmenté pour offrir **95 véhicules en 2025 répartis sur 51 stations**. En 2024, le service a continué de progresser fortement avec 6 050 abonnés (contre 4 870 en 2023) et plus de 30 000 réservations enregistrées au cours de l'année.

En 2025, le dispositif s'étend à nouveau pour proposer de nouvelles voitures à louer, de nouvelles stations, l'utilisation d'une flotte de véhicules appartenant à des particuliers et un partenariat avec l'entreprise Titi Floris qui permet de mettre certains de ses véhicules à la disposition du service d'autopartage, en dehors des jours et/ou heures d'utilisation. Le service d'autopartage Citiz veut répondre à l'augmentation de la demande dans la métropole de Rennes.

3. Vers les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

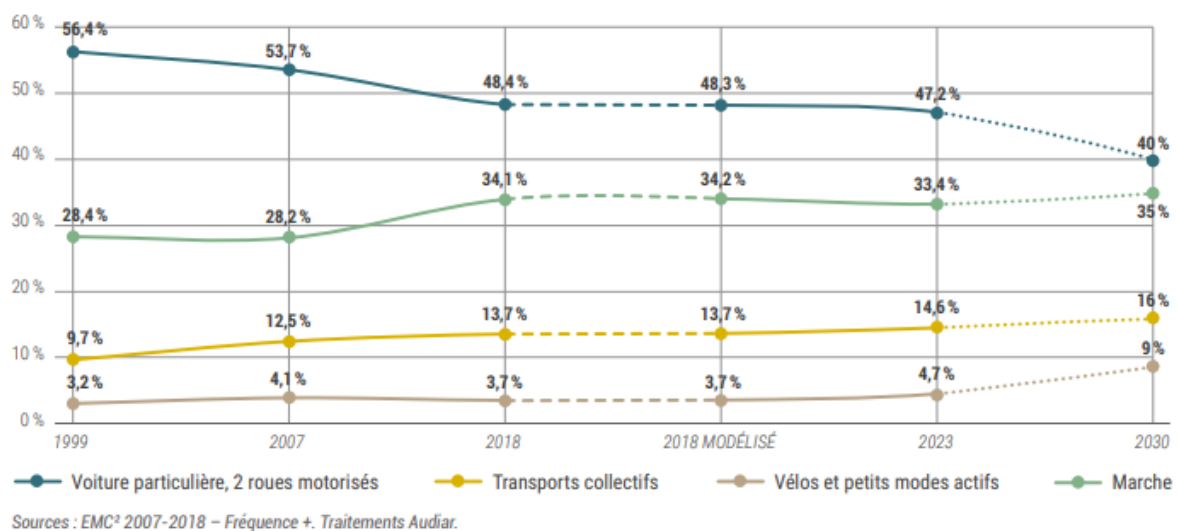
Le Plan de déplacements urbains (PDU), adopté pour la période 2020-2030, vise à doter la métropole rennaise d'une **politique ambitieuse en matière de transports et de mobilités**, à l'échelle de ses 43 communes. Il doit permettre d'apporter des réponses concrètes et pertinentes aux quatre grands enjeux du territoire en matière de mobilités et de transports selon quatre priorités : provoquer des

changements de comportements, garantir une mobilité pour tous, hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements et renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais.

Les premières années du PDU montrent des évolutions encourageantes, mais certains défis demeurent. Des actions importantes ont déjà été mises en place, notamment l'engagement pour la création du Trambus et la décarbonation de la flotte de véhicules. Toutefois, plusieurs enjeux nécessitent des renforcements pour la période 2025-2030, notamment :

- La sécurité routière
- Le développement du covoiturage
- L'efficacité des actions de report modal pour les moyennes et longues distances
- L'amélioration de l'intermodalité
- La poursuite des stratégies de changement de comportements

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES HABITANTS DE RENNES MÉTROPOLE



En 2023, la part modale de la voiture et deux roues motorisés dans les déplacements quotidiens des métropolitains a légèrement diminué de 1,1 point entre 2018 et 2023. En dehors de Rennes Métropole, le constat s'inverse : la part modale de la voiture tend à augmenter depuis 5 ans (+ 2,2 points).

Pour autant, l'usage des transports collectifs évolue positivement, même dans les territoires moins bien desservis et où l'alternative à la voiture est moins développée. La fréquentation du train a notamment augmenté de 40% à l'échelle de la Bretagne, ce qui montre un intérêt pour l'usage des transports collectifs y compris sur les moyennes et longues distances.

La part modale de la marche est élevée sur les différentes communes de la métropole avec plus de 33,4% des déplacements. La place du piéton reste à consolider dans les différents aménagements d'espaces publics afin d'intégrer les besoins de mobilité de tous publics et favoriser la pratique de la marche comme facteur de lien de proximité et de santé publique.

Fait nouveau, la hausse de la pratique du vélo et autres petits modes actifs semblent s'amorcer en 2023.

Ainsi les tendances observées d'évolution des pratiques modales en 2023 à mi-parcours du PDU semblent émerger lentement au regard des objectifs à atteindre d'ici 2030, mais elles suivent la trajectoire souhaitée. Certains résultats relevés dans l'enquête mobilité 2023 seront à confirmer lors de la prochaine enquête ménages déplacements prévue en 2028.

Les résultats de cette enquête témoignent des **efforts déjà accomplis par Rennes Métropole pour adapter ses infrastructures et encourager des pratiques de mobilité plus durables.**

L'Audiar, l'agence d'urbanisme de Rennes, une instance au service des collectivités

L'Audiar est une association loi 1901 qui remplit des missions de service public. Créée en 1972 par l'État et Rennes Métropole, l'agence anime aujourd'hui un partenariat rassemblant la Région Bretagne, le Département d'Ille-et-Vilaine, plusieurs intercommunalités, les SCoT des Pays de Rennes, Fougères, Saint-Malo et Vallons de Vilaine, ainsi que les communes de la métropole rennaise.

Les 4 grandes missions de l'Audiar au service des politiques publiques d'aménagement et développement territorial durable sont les suivantes :

- L'observation : observer les dynamiques territoriales et les transitions pour éclairer l'action publique
- La prospective : mettre en perspective, anticiper et préparer les transitions par des contributions aux stratégies territoriales
- L'aide à la décision : accompagner l'élaboration et la mise en œuvre opérationnelle des politiques publiques par des études et expertises techniques
- La mise en partage : contribuer au dialogue, à l'animation et aux coopérations territoriales

[Le tableau de bord complet à consulter en ligne](#)