

Tableau de bord

Plan de Déplacements Urbains 2019-2030 de Rennes Métropole



2^e ÉDITION

Sommaire

05 Avant-propos

06 Synthèse & chiffres clés

9 LES INDICATEURS DE CADRAGE TERRITORIAL

10 UN RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

10 1. Évolution et projections de la population métropolitaine et son aire d'attractivité

11 2. Les profils socio-démographiques

12 DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES PLUS CONTRASTÉES SELON LES TERRITOIRES

12 3. Évolution de la mobilité quotidienne

14 4. Évolution de l'équipement des ménages

15 5. Évolution de la durée des déplacements quotidiens

17 UNE BAISSÉ DU TRAFIC ROUTIER

17 6. Évolution du trafic routier

19 7. Évolution des véhicules par kilomètres parcourus

21 LES 4 GRANDES PRIORITÉS DU PDU

PRIORITÉ A **Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous**

24 AGIR POUR UNE NOUVELLE RÉPARTITION MODALE

24 8. Évolution des pratiques modales des habitants de Rennes Métropole

25 9. Parts modales et distances parcourues

26 ENCOURAGER ET DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

26 10. Nombre d'emplacements réservés au covoiturage

27 11. Taux d'occupation des véhicules

28 12. Nombre d'utilisateurs de la ligne star't, des plateformes Covoit'STAR et OuestGo

30 ORGANISER UNE OFFRE PERFORMANTE DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ

30 13. Offre et fréquentation du réseau urbain STAR

32 14. Vitesse commerciale des lignes du réseau urbain STAR

33 15. Évolution du kilométrage de liaisons cyclables

34 16. Évolution de l'offre et de l'occupation de stationnement vélo sécurisée

35 17. Nombre de locations de vélos courte et longue durée

38 18. Évolution de la fréquentation cyclable

39 19. Évolution de l'offre de stationnement payante et de la fréquentation journalière (Ville de Rennes)

41 20. Évolution de l'offre de service d'autopartage

42 UN PDU QUI INCITE ET QUI ACCOMPAGNE

- 42 21. Nombre de salariés concernés par un Plan de Mobilité Employeur (PDM)
- 43 22. Nombre de participants au défi Mobil'acteurs

44 S'APPUYER FORTEMENT SUR LES OPPORTUNITÉS OFFERTES PAR LE DIGITAL ET LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

- 44 23. Nombre d'utilisateurs utilisant la carte KorriGo

45 MENER DES TESTS ET DES EXPÉRIENCES SUR LA MÉTROPOLE

- 45 24. Suivi évolutif des expérimentations et innovations engagées

PRIORITÉ B Garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air et la « transition énergétique »

48 AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA SANTÉ PUBLIQUE POUR GARANTIR UNE MOBILITÉ POUR TOUS

- 48 25. Répartition et évolution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)
- 49 26. Concentration moyenne annuelle de NO_x dans l'air
- 51 27. Concentration moyenne annuelle d'O₃ dans l'air
- 52 28. Concentration moyenne de PM10, PM2,5 dans l'air et total des émissions
- 54 29. Nombre de jours de dépassement des seuils en cas d'épisodes de pollution
- 55 30. Évolution de l'indice de la qualité de l'air (indice ATMO)

56 ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES MOBILITÉS

- 56 31. Part de la flotte et des voyages décarbonés sur le réseau Star
- 57 32. Nombre d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
- 58 33. Évolution de l'immatriculation des véhicules professionnels selon les normes Crit'Air

60 DÉVELOPPER LA MOBILITÉ POUR TOUS

- 60 34. Répartition des abonnés par titre STAR
- 61 35. Part des bénéficiaires de la tarification solidaire du réseau STAR
- 62 36. Nombre de voyages HandiStar
- 62 37. Pourcentage des arrêts du réseau urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)

63 MAÎTRISER LA CONGESTION DU TRAFIC DE TRANSIT RÉGIONAL/NATIONAL AINSI QUE SUR LA SECONDE CEINTURE MÉTROPOLITAINE

- 63 38. Aménagements réservés aux Transports en commun

64 PROMOUVOIR UNE QUALITÉ DE VIE LOCALE QUI S'APPUIE SUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

- 64 39. Évolution du nombre d'accidents et de victimes
- 64 40. Répartition des victimes par catégorie d'utilisateurs
- 65 41. Nombre de communes engagées dans les villes à 30 km/h

PRIORITÉ C **Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages ; assumer une géographie différenciée des solutions de mobilité**

68 DÉCLINER LOCALEMENT LE PDU

68 42. Nombre de communes engagées dans un Plan Communal de Déplacements

68 DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

68 43. Part de la population desservie par les transports collectifs urbains

69 44. Évolution de la fréquentation des parcs relais (P+R)

PRIORITÉ D **Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire**

72 ORGANISER L'INTERMODALITÉ À GRANDE ÉCHELLE EN S'APPUYANT SUR LES GRANDS PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

72 45. Évolution de la fréquentation du réseau BreizhGo

73 46. Évolution de l'offre kilométrique BreizhGo sur l'Ille et Vilaine

73 47. Évolution de fréquentation sur le réseau STAR par un titre multimodal

74 RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

74 48. Évolution de la fréquentation TER sur l'étoile ferroviaire rennais

76 TRAVAILLER ENTRE PARTENAIRES À L'ESSOR DU COVOITURAGE À GRANDE ÉCHELLE

76 49. Nombre d'études engageant un copilotage partenarial

77 INTÉGRER LA CROISSANCE DE L'AÉROPORT DE RENNES BRETAGNE

77 50. Trafic passagers de l'aéroport de Rennes Bretagne

Avant-propos

50 indicateurs pour observer l'évolution des mobilités depuis 2019

En 2020, Rennes Métropole a approuvé la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), définissant ainsi sa stratégie mobilité pour une durée de 10 ans. Son objectif principal est de réduire l'usage de la voiture solo.

En collaboration avec la Métropole et ses partenaires, l'Audiar publie cette seconde édition du tableau de bord de suivi du PDU de Rennes Métropole qui rassemble une cinquantaine d'indicateurs commentés, permettant de suivre et d'analyser le degré de réalisation des objectifs du PDU à atteindre d'ici 2030.

Une première édition a permis de retenir des indicateurs à suivre à partir d'une première année de référence (2018-2019). Cette seconde édition marque un point d'étape avec une analyse à mi-parcours de la tenue des objectifs initiaux du PDU. Ces éléments vont permettre de préparer l'évaluation à mi-parcours du PDU prévue en 2025, qui consiste essentiellement à mesurer l'état d'avancement des actions engagées dans le PDU, et analyser les effets sur les pratiques de mobilité des habitants du territoire.

Dans quel contexte évolue Rennes Métropole ?

	UNE POPULATION CROISSANTE VIEILLISSANTE	UNE MOBILITÉ EN BAISSÉ	UNE STABILITÉ DE LA DURÉE DES DÉPLACEMENTS	DES TRAFICS EN BAISSÉ
En 2023	467 800 habitants  +1,1% de croissance annuelle entre 2015 et 2021 + 4 800 par an	 1,5 million de déplacements par jour -0,5 déplacement par jour et par habitant 3,4 déplacements par jour et par habitant	 17 min Durée moyenne d'un déplacement	9,9 millions de véh.km par jour 
Entre 2019 et 2023	+ 6,4% de population entre 2015 et 2021	- 7% de déplacement par jour	- 1 min Durée moyenne d'un déplacement	- 2% de trafic routier - 3,4% des véh.km (Rennes Métropole)
Entre 2010 et 2019	+ 10% de population	+ 3% de déplacement	+ 3 min + 50% de distance de déplacement 6 km distance moyenne d'un déplacement	+ 12,9% de trafic routier + 6,2% des véh.km (Rennes Métropole)
	Source : Insee.	Sources : EMC ² 2018 - Fréquence + 2023.	Sources : EMC ² 2018 - Fréquence + 2023.	Sources : DIRO - CD 35 - Rennes Métropole.

Pourquoi un tableau de bord de suivi du Plan de déplacements urbains ?

- ▶ Mesurer le chemin parcouru par rapport aux objectifs à atteindre.
- ▶ Disposer d'informations formalisées alimentant l'évaluation à mi-parcours et le dialogue partenarial.
- ▶ Identifier les points de vigilance sur la trajectoire attendue à horizon 2030.

Comment suivre l'avancée du PDU ?

- ▶ Par des indicateurs de cadrage pour suivre la dynamique territoriale.
- ▶ Par des indicateurs quantitatifs et qualitatifs pour mesurer les objectifs à atteindre.
- ▶ Par une actualisation sur la durée de vie du PDU avec cette 2^e édition, sur la période 2018-2023.

Des objectifs du PDU formalisés autour de 4 priorités¹

- Priorité A :** changer les comportements de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous.
- Priorité B :** garantir une mobilité pour tous et contribuer à améliorer la santé publique.
- Priorité C :** hiérarchiser et territorialiser les modes selon leur zone de pertinence.
- Priorité D :** renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie.

1. Lien d'accès au PDU approuvé : <https://metropole.rennes.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-2019-2030>.

Synthèse & chiffres clés

1. Population en hausse, diminution de la taille des ménages et vieillissement

Le territoire métropolitain maintient son dynamisme démographique entre 2015 et 2021 (+1,1% par an) mais deux phénomènes nouveaux s'observent sur cette période : une évolution de la composition des ménages (plus de personnes seules, moins de couples avec enfants) et un vieillissement de la population (hausse des plus de 65 ans).

2. Une baisse de la mobilité quotidienne pour toutes les catégories socio-professionnelles

La baisse de la mobilité (0,5 déplacement quotidien en moins depuis 2015) concerne l'ensemble de la population métropolitaine quel que soit le lieu de résidence. Elle touche davantage les publics déjà peu enclins à se déplacer (personnes sans emploi, retraités) et les personnes déjà peu ou non mobiles (+40% en 5 ans).

3. Une tendance à la diminution des trafics routiers

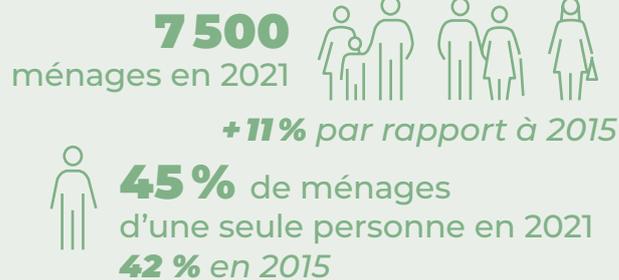
Malgré l'augmentation de la population, les trafics moyens annuels ont diminué de 2% entre 2019 et 2023 sur l'ensemble du réseau routier armature (national et régional), avec une légère reprise entre 2022 et 2023 de 0,5%. Cette baisse est plus marquée sur le réseau intra-rocade de -11,5% sur la même période. En parallèle, on observe une baisse notable des véhicules.km de 23,1% sur l'intra-rocade (-3,4% à l'échelle de la métropole rennaise).

4. La poursuite de la baisse de l'usage de la voiture

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%. Cette baisse est plus marquée chez les Rennais (31%).

5. La pratique du covoiturage en recul

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 de 1,19 passagers par véhicules contre 1,04 en 2018. Il est plus faible dans les déplacements pour motif travail avec 1,04 personne par véhicule.



Source : Insee.



Sources : EMC² 2018 - Fréquence + 2023.



Sources : DIRO - CD 35 - Rennes Métropole.



Sources : EMC² 2018 - Fréquence + 2023.



Sources : EMC² 2018 - Fréquence + 2023.

* Cette estimation est liée à l'évolution des km parcourus modélisés par le bureau d'études PTV entre 2010 et 2018 sur Rennes Métropole.

6. Une performance des transports collectifs urbains avec une fréquentation en hausse

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. Cette hausse est à corréliser avec l'arrivée de la ligne b du métro et du redéploiement du réseau bus à la rentrée 2022.

7. Une fréquentation cyclable en hausse constante avec l'essor du vélo électrique

Avec plus de la moitié du Réseau Express Vélo réalisé (soit 53 km), on observe une hausse de la fréquentation de 87% sur Rennes entre 2019 et 2023. Cette forte croissance est liée également à l'usage du vélo électrique qui représente 30% de la fréquentation en 2023, et une augmentation de +37% de location de VAE par rapport à 2019.

8. Une fréquentation à la hausse sur le réseau interurbain routier et ferroviaire depuis la période Covid

Avec une offre quasi équivalente en 2023 par rapport à 2019 (+0,5%), la fréquentation sur les 15 lignes interurbaines desservant le Pays de Rennes a chuté de 7% entre 2019 et 2023. Dès 2022, elle repart à la hausse pour comptabiliser plus de 1,6 million de voyages en 2023 (sans pour autant revenir à la fréquentation d'avant Covid).

Les gares de l'étoile ferroviaire rennaise connaissent un boom de la fréquentation depuis 2021, avec une augmentation de +34% entre 2019 et 2023, et ainsi dépassent le volume de voyages en 2023 avec 2,7 millions de voyages TER.

9. La décarbonation de la flotte véhicules du réseau de transport urbain se poursuit

Avec un parc de 232 bus sur le réseau urbain (hors sous-traitance) en 2023, 40% de la flotte de véhicules est décarbonée, soit 21 bus électriques sur les lignes urbaines et 58 bus GNV sur les lignes métropolitaines.

10. Des émissions de GES liés aux transports routiers en deçà des objectifs attendus

En 2019, les émissions de GES liées aux transports routiers représentent 44% des émissions totales sur Rennes Métropole et restent le poste le plus émetteur. D'après la modélisation ISEA, les émissions locales de GES ont augmenté de 6%* entre 2010 et 2019 à Rennes Métropole, soit environ 57 000 tonnes équivalent CO₂ (teqCO₂). En considérant l'année 2020, très spécifique à cause du contexte sanitaire, ces émissions sont à replacer dans un contexte de forte croissance démographique. Les émissions de GES rapportées à l'habitant ont quant à elles baissé de 7,7% entre 2010 et 2019 (tous secteurs confondus).

+17%
de fréquentation
entre 2019 et 2023
sur le réseau Star



+15,7% d'augmentation de l'offre

Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

+87% de fréquentation
cyclable dans Rennes
par rapport à 2019



2350 locations
annuelles en 2023



Sources :
Rennes Métropole -
Keolis Rennes.

+37% entre 2019 et 2023

+24% de fréquentation
sur le réseau routier
interurbain Breizhgo
entre 2021 et 2023



+34% de fréquentation
et **+40%** d'abonnés
sur l'étoile ferroviaire
rennaise entre 2019 et 2023



Source : Région Bretagne.

40% de la flotte
de bus Star en bus
propre en 2023



Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

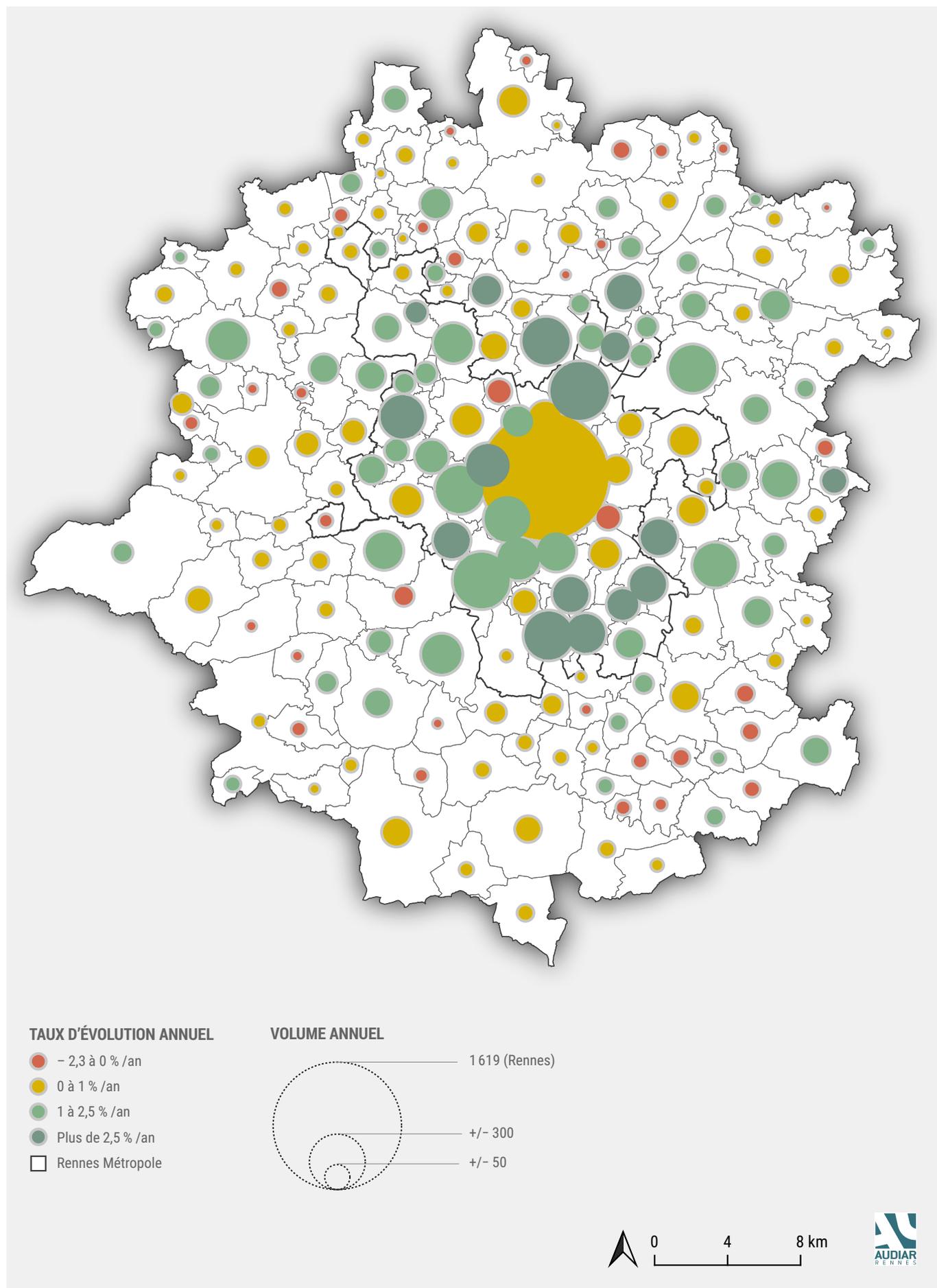
+6%
des émissions
GES routiers
entre 2010 et 2019



-7,7%
des émissions
par habitant
entre 2010 et 2019

Sources : ISEAV5.2 Air Breizh, - Insee.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2015 ET 2021 PAR COMMUNES DE L'AIRE D'ATTRACTION RENNAISE



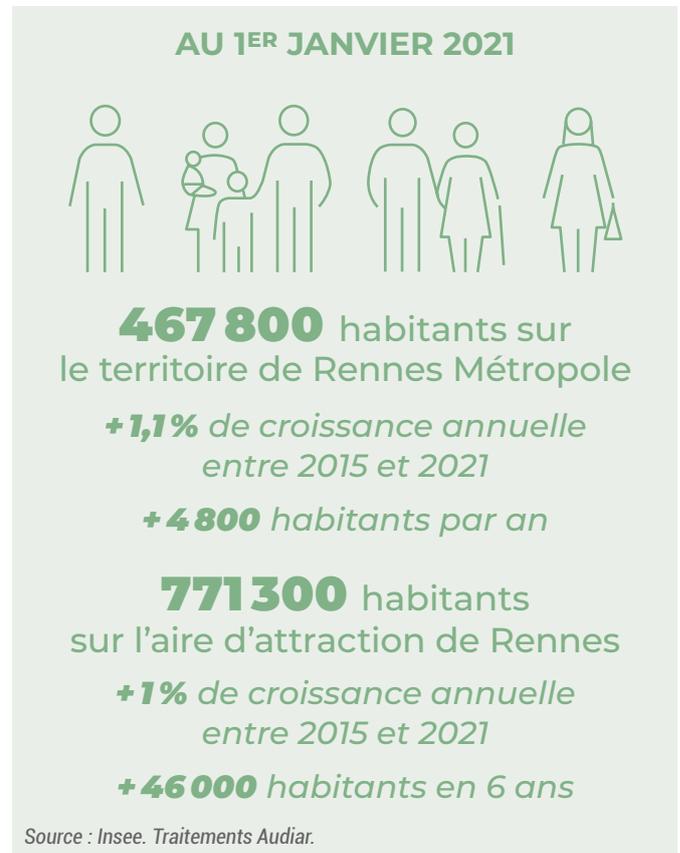
Sources : Insee - Rennes Métropole. Traitements Audiar.

LES INDICATEURS DE CADRAGE TERRITORIAL

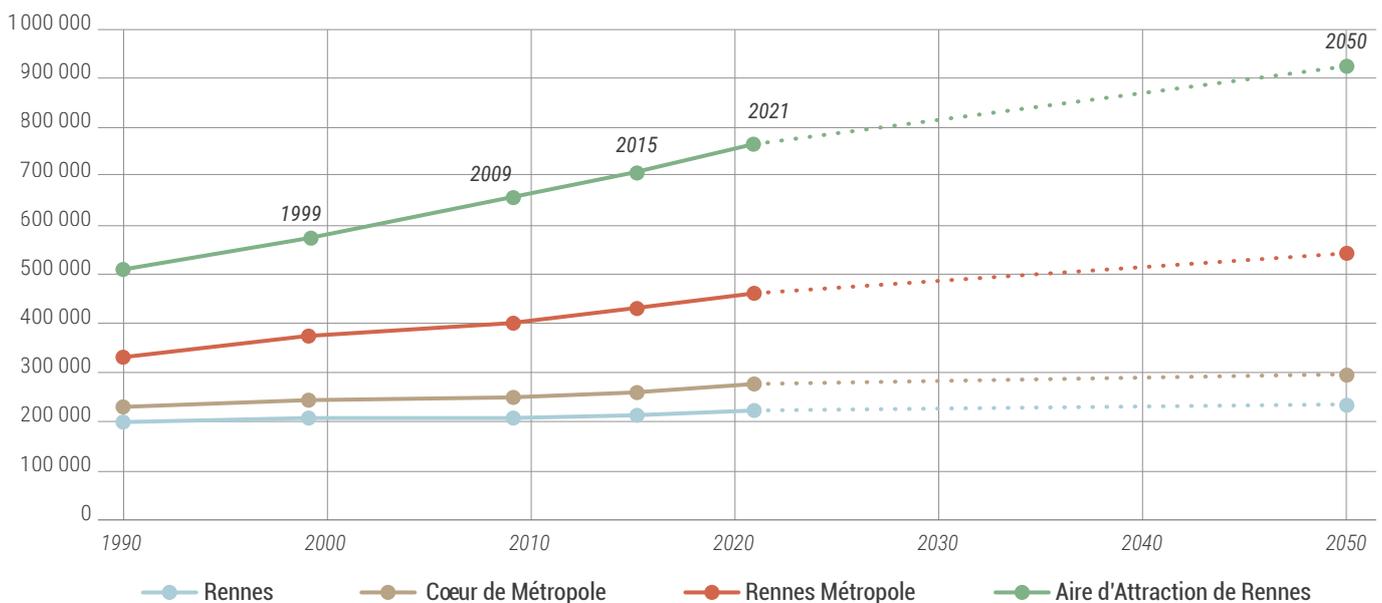
UN RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

1. Évolution et projections de la population métropolitaine et son aire d'attraction

Située dans le top 5 des 20 aires d'attraction françaises les plus peuplées, la métropole rennaise accueille 61% de la population de l'aire d'attraction de Rennes, soit 467 800 métropolitains en 2021. Elle a gagné environ 29 000 habitants par rapport à 2015. Si Rennes Métropole a vu sa croissance démographique s'atténuer ces six dernières années (+1,1% par an entre 2015 et 2021 contre +1,3% entre 2009 et 2015), le ralentissement est moins marqué que dans le reste de l'aire d'attraction rennaise (où le taux est passé de +1,4% à +1% entre les deux périodes). Rennes Métropole observe toujours sur la dernière période la 5^e plus forte croissance de population des métropoles françaises. Les cinq communes ayant gagné le plus d'habitants sont situées au sein de Rennes Métropole, dont la Ville de Rennes. Les communes du Cœur de Métropole hors Rennes (Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande) ont vu leur croissance se ralentir fortement soit +0,5% par an entre 2015 et 2021 contre +2,6% par an entre 2009 et 2015. Le dynamisme démographique devrait se poursuivre à horizon 2050 mais à un rythme moindre selon les projections de l'Insee.



ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'AIRE D'ATTRACTION DE RENNES DEPUIS 1990 ET PROJECTIONS À 2050

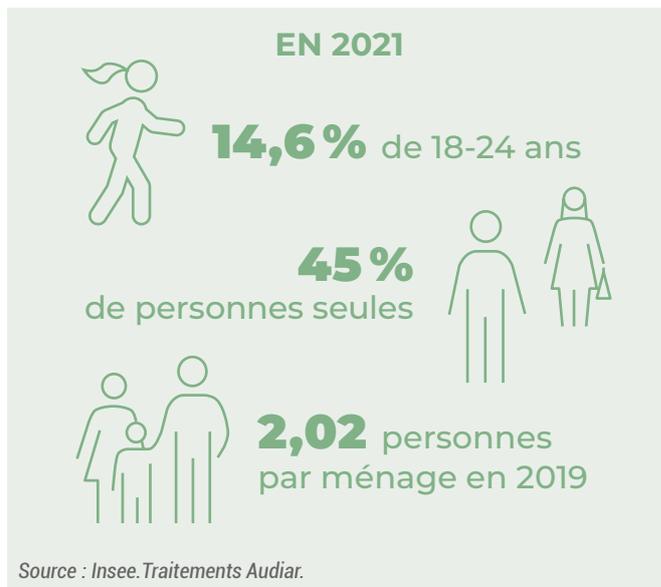


Source : Insee, scénario Omphale. Traitements Audiar.

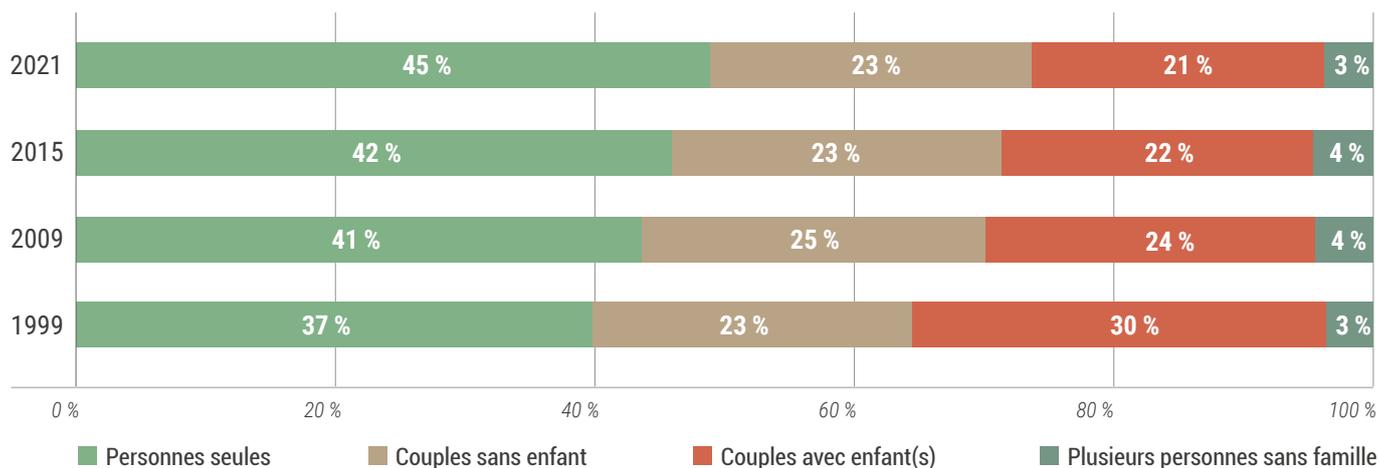
2. Les profils socio-démographiques

Portée par son dynamisme démographique, l'aire d'attraction rennaise compte près de 60 000 ménages de plus en 2021 qu'en 2010 (+20%). En 2021, les 27 500 ménages métropolitains sont également de plus en plus nombreux (+11% de ménages par rapport à 2015), mais aussi de plus en plus petits : ils comportent en moyenne 2 personnes en 2021, contre 2,01 en 2015. Cette baisse est essentiellement due à une progression des ménages d'une seule personne qui représente 45% des ménages en 2021 (contre 42% en 2015).

Même si la part des 18-24 ans est stable (14,6% en 2021), la part des couples avec enfants tend à diminuer (21% en 2021 contre 22% en 2015). Si Rennes Métropole reste un territoire relativement jeune grâce notamment à son dynamisme démographique, elle sera cependant confrontée comme partout en France au vieillissement de sa population. Plus d'un tiers des seniors vivent seuls aujourd'hui dans Rennes Métropole et demain ce chiffre risque de progresser. À horizon 2040, près d'un métropolitain sur 5 aura plus de 65 ans contre à peine 16% aujourd'hui et le nombre de seniors de 85 ans et plus aura doublé.



ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES MÉNAGES MÉTROPOLITAINS SELON LA COMPOSITION FAMILIALE



Sources : Insee, Recensements de la population. Traitements Audiar.

DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES PLUS CONTRASTÉES SELON LES TERRITOIRES

3. Évolution de la mobilité quotidienne

Depuis 2018, les habitants de l'agglomération rennaise se déplacent de moins en moins. En 5 ans, les déplacements diminuent de 7% alors que la population de 5 ans et plus 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 déplacement en moins par jour et par personne, cette baisse de la mobilité s'observe quel que soit le lieu de résidence, avec un recul marqué pour les Rennais (-9,5%) que pour les métropolitains hors Rennes (-5%).

**ENTRE 2018 ET 2023
RENNES MÉTROPOLE**

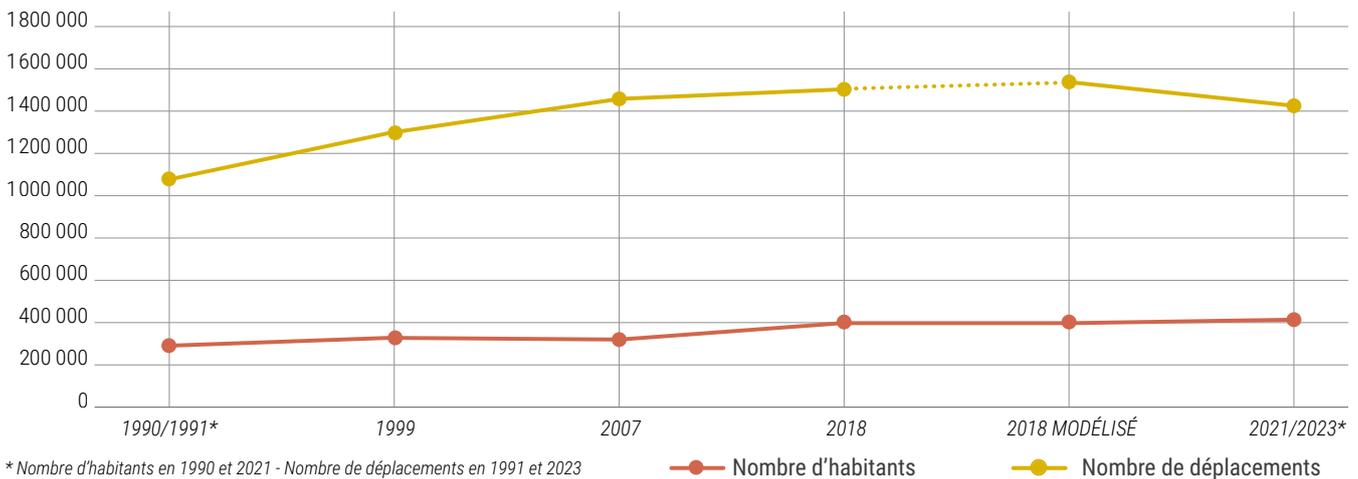
 **-7%**
de déplacements par jour

-0,5 déplacement par jour
et par habitant en 2023

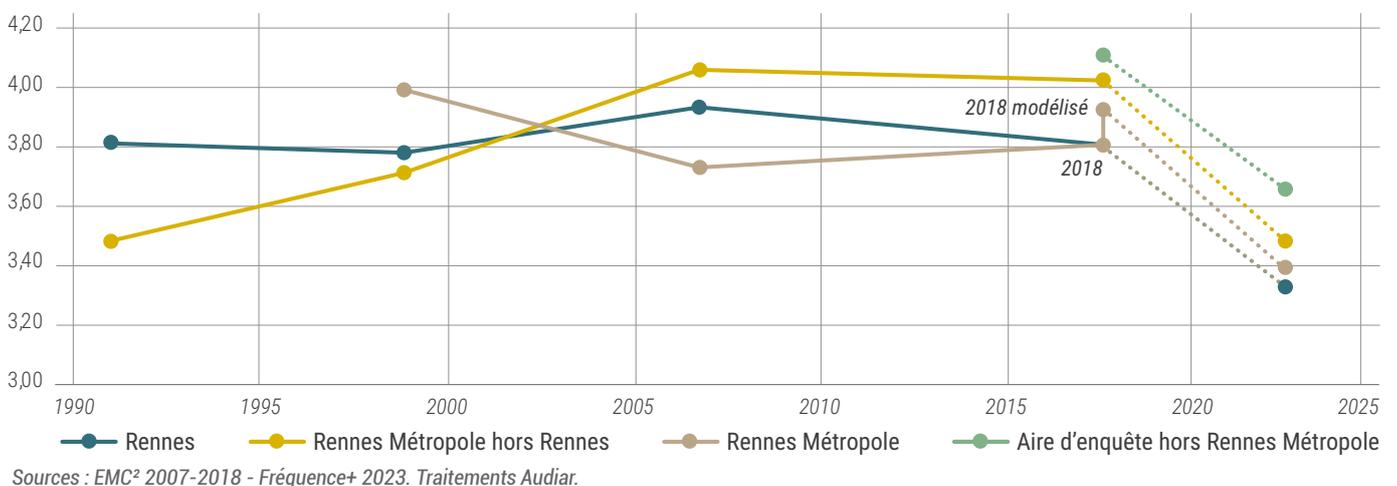
3,4 déplacements par jour
et par actif en 2023

Sources : EMC² 2007-2018 - Fréquence+ 2023.

ÉVOLUTION DU VOLUME GLOBAL DES DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION RENNAISE



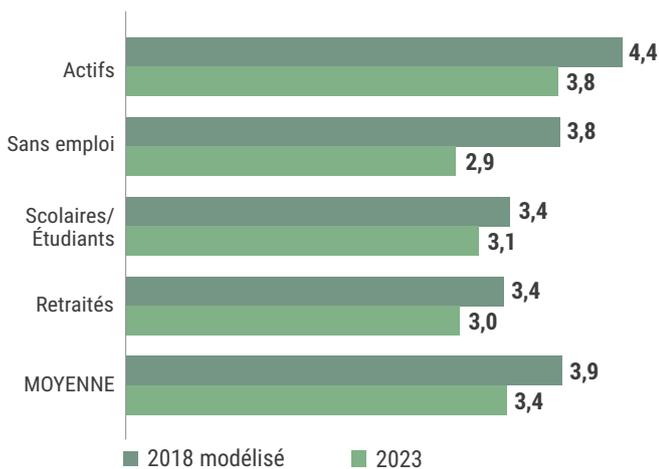
ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS L'AGGLOMÉRATION RENNAISE ET SON AIRE URBAINE



La baisse de la mobilité quotidienne en 2023 s'observe également selon les catégories socio-professionnelles avec des actifs moins mobiles qu'en 2018 (3,8 déplacements par jour en 2023 contre 4,4 en 2018). L'écart se creuse principalement chez les actifs sans emploi depuis 5 ans, qui déjà se déplaçaient moins en 2018 (soit 2,9 déplacements par jour en 2023 contre 3,8 en 2018).

De plus, un phénomène nouveau montre une forte augmentation de personnes peu ou pas mobiles (0 à 2 déplacements par jour). Ils étaient 36% en 2018, ils sont 51% en 2023. Elle est beaucoup plus marquée chez les Rennais que sur le reste du territoire métropolitain.

MOBILITÉ SELON LES CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES



Sources : EMC² 2007-2028 - Fréquence + 2023. Traitements Audiar.

Précision méthodologique

En 2018, la Métropole de Rennes a réalisé une Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) en Ille-et-Vilaine. L'enquête a été réalisée sur le territoire de la Métropole de Rennes ainsi que sur les 7 Pays d'Ille-et-Vilaine. En 2023, Rennes Métropole a réalisé une enquête mobilité « allégée » dite "Fréquence+" afin d'obtenir des résultats d'évolution intermédiaires entre deux EMC² dites « standard ». Même si elle se base sur la méthodologie des EMC², des adaptations ont été opérées afin de diminuer le coût de l'enquête : des enquêtes réalisées par téléphone, un questionnaire plus court, un nombre de personnes enquêtées plus faible (5 000 en 2023 contre 11 000 en 2018), un territoire d'enquête réduit (Rennes Métropole et 5 Pays).

Ainsi, certains indicateurs n'ont pas été actualisés car les tailles d'échantillon étant trop faibles rendent difficile le calcul d'indicateurs robustes.

Les indicateurs de distance parcourue comparable à l'EMC² n'ont pas été calculés car les zones fines de Fréquence+ sont à l'échelle des communes alors que celles de l'EMC² sont à l'échelle de l'Iris.

Les différences entre les deux enquêtes telles qu'expliquées ci-dessus (mode de collecte, échantillons moindres, macro-zonages, différence de périmètre) ne permettent pas de prendre tels quels les résultats de l'enquête Fréquence+ pour une comparaison avec l'EMC² de 2018. C'est pourquoi, un premier redressement a été réalisé sur le périmètre d'étude des deux enquêtes, permettant ainsi d'analyser les évolutions entre 2018 et 2023. Cette information est repérable sur les graphes sous l'intitulé « 2018 modélisé ».

4. Évolution de l'équipement des ménages

En 5 ans, la motorisation des ménages métropolitains s'est stabilisée autour de 114 voitures pour 100 ménages. Toutefois, ce chiffre relève des disparités :

- ▶ une baisse chez les ménages non rennais (142 voitures pour 100 ménages en 2023 contre 146 en 2018) ;
- ▶ Les ménages résidant dans les territoires hors Rennes Métropole ont un niveau d'équipement plus important avec 154 véhicules pour 100 ménages en 2023 avec une croissance de +11 points.

Les ménages rennais restent les moins motorisés (89 véhicules pour 100 ménages en 2023), soit 30% des ménages en 2023. De plus, une légère stagnation du nombre de foyers non motorisés est observée chez les ménages métropolitains ne disposant pas de véhicules, y compris chez les ménages résidant en dehors de la Métropole rennais, dans des territoires où l'alternative à la voiture est plus limitée.

RENNES MÉTROPOLE EN 2023



1,14 voiture
par ménage

28%

des ménages
métropolitains
multimotorisés

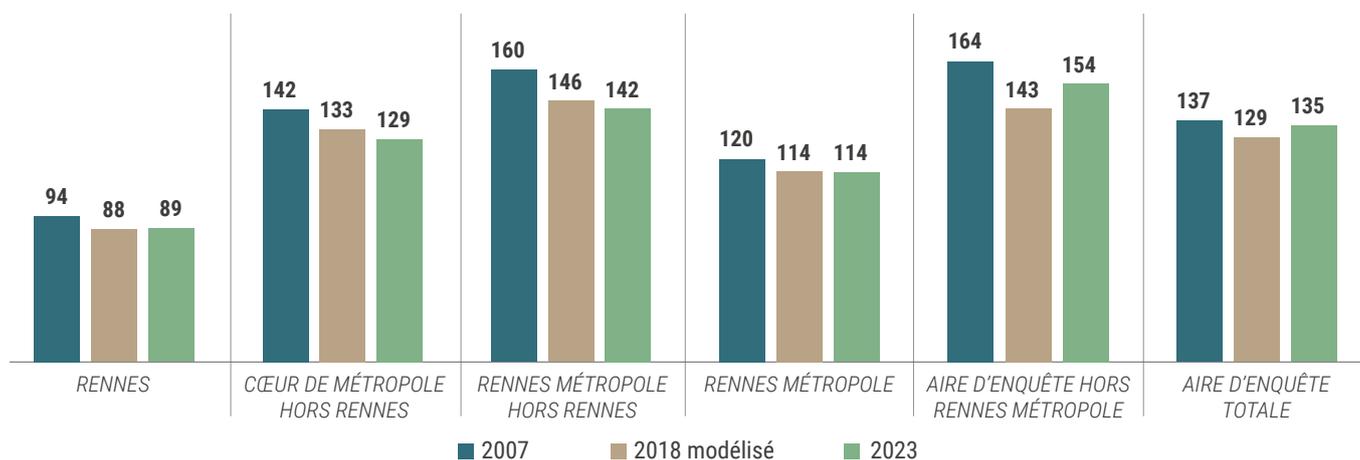


30%

des ménages rennais
non motorisés

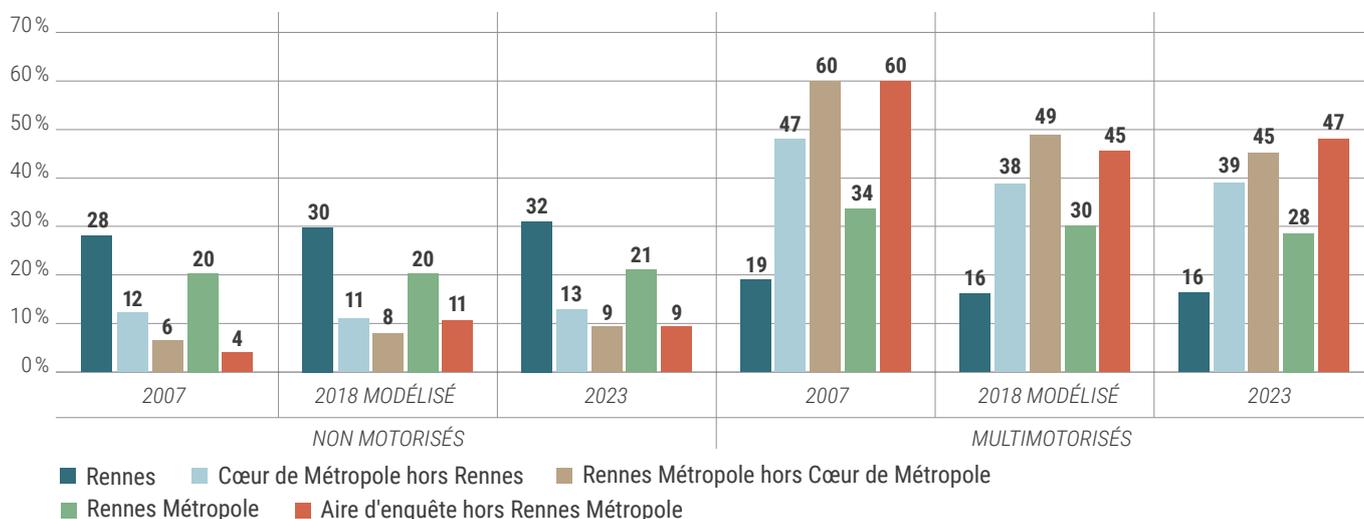
Sources : EMC² 2007-2018 - Fréquence+ 2023.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOITURES POUR 100 MÉNAGES



Sources : EMC² 2018 - Fréquence+ 2023.

ÉVOLUTION DE LA PART DES MÉNAGES NON MOTORISÉS ET MULTIMOTORISÉS SELON LEUR LIEU DE RÉSIDENCE



Sources : EMC² 2018 - Fréquence+ 2023.

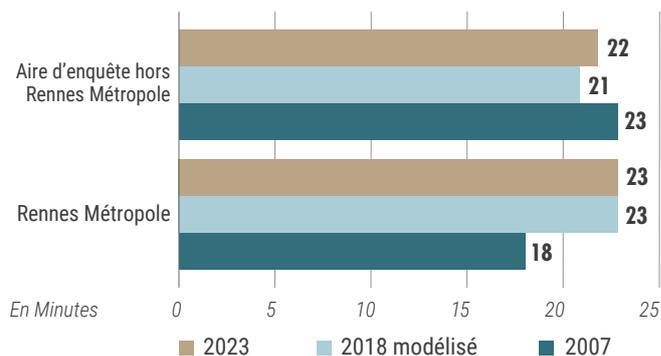
5. Évolution de la durée des déplacements quotidiens

La durée moyenne d'un déplacement d'un métropolitain est de 17 minutes en 2023 (tous motifs confondus), et évolue peu depuis 10 ans. En revanche, les temps divergent selon les modes utilisés et les motifs de déplacements. Ainsi, la durée d'un déplacement pour aller travailler reste supérieure à la moyenne avec une durée moyenne de 23 minutes, durée quasi équivalente réalisée par les non métropolitains.

Sur la base d'une moyenne de 3,4 minutes, le temps de déplacement journalier par habitant résident de Rennes Métropole est en baisse probable de 4 minutes, soit une durée d'environ 58 minutes en 2023. Cette baisse est observée quel que soit le territoire de résidence. Pour autant, la fiabilité statistique n'étant pas confirmée, la prochaine enquête ménages déplacements devra confirmer ce résultat. La distance moyenne d'un déplacement réalisé par les métropolitains a doublé entre 2007 et 2018 avec une distance moyenne de 6 km tous motifs en 2018 et de 10 km pour le motif travail.

La durée de déplacements quotidien est très variable selon le mode utilisé pour se déplacer. Même si on constate une baisse de la durée de déplacement depuis 2018, la durée de déplacement en transport collectifs est de plus d'une heure alors qu'en voiture elle est de 45 minutes, 30 minutes à pied. La durée de déplacement à vélo a augmenté de près de 2 minutes depuis 2018 relevant une durée moyenne de 33 minutes. Le développement du vélo à assistance électrique (VAE) est une hypothèse d'augmentation du temps de parcours, et qui permet de se déplacer sur des plus longues distances.

ÉVOLUTION DE LA DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT POUR LE MOTIF TRAVAIL



Sources : EMC² 2018 - Fréquence+ 2023.

RENNES MÉTROPOLE EN 2023

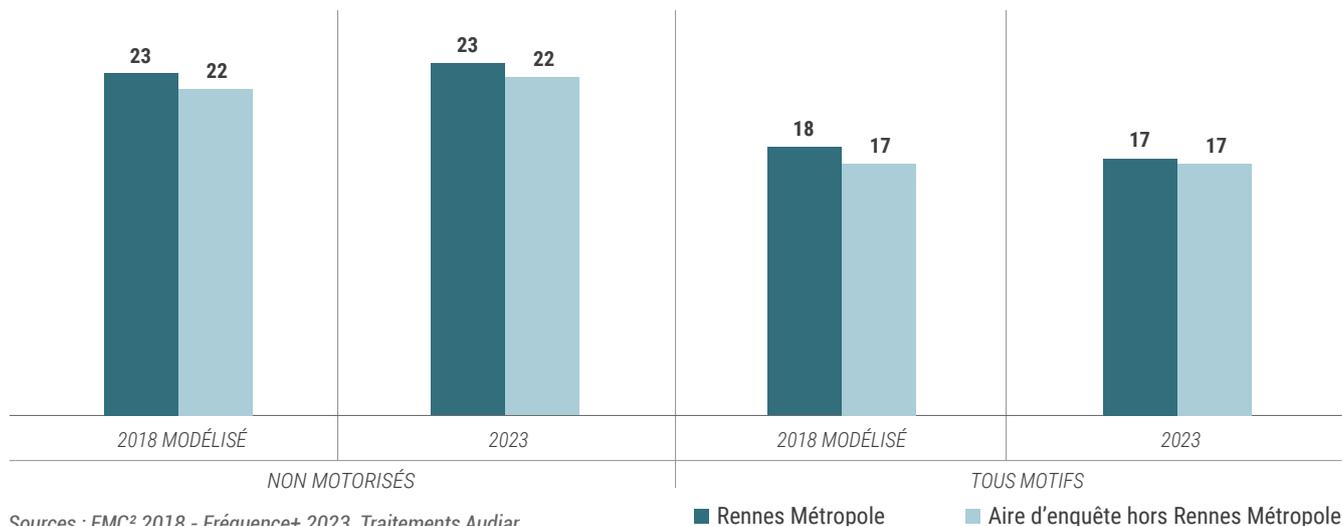
17 minutes
Durée moyenne d'un déplacement
- 1 min. par rapport à 2018

Sources : EMC² 2007-2018 - Fréquence+ 2023.

Précision méthodologique

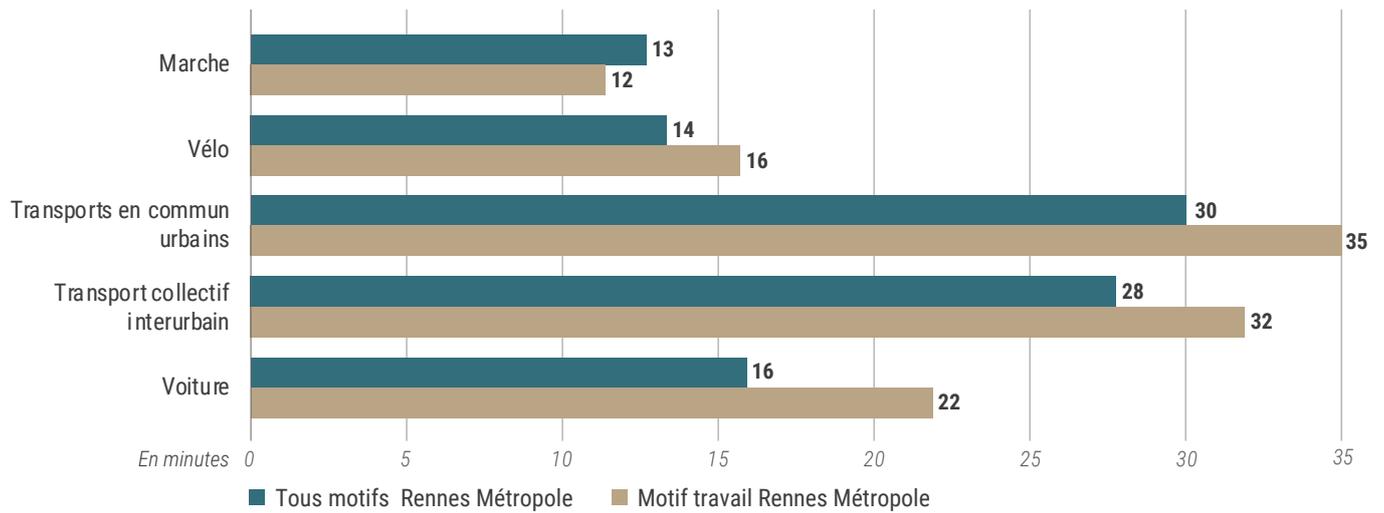
L'enquête mobilité Fréquence + réalisée en 2023 ne permet pas d'actualiser l'indicateur des distances de déplacements. La sectorisation de l'aire d'étude est réalisée à partir des macro-secteurs de l'EMC² 2018. La distribution spatiale est donc moins fine, et les déplacements sont recensés à la commune et non à un zonage plus précis (IRIS).

ÉVOLUTION DE LA DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT ENTRE 2018 ET 2023 SELON LE LIEU DE RESIDENCE



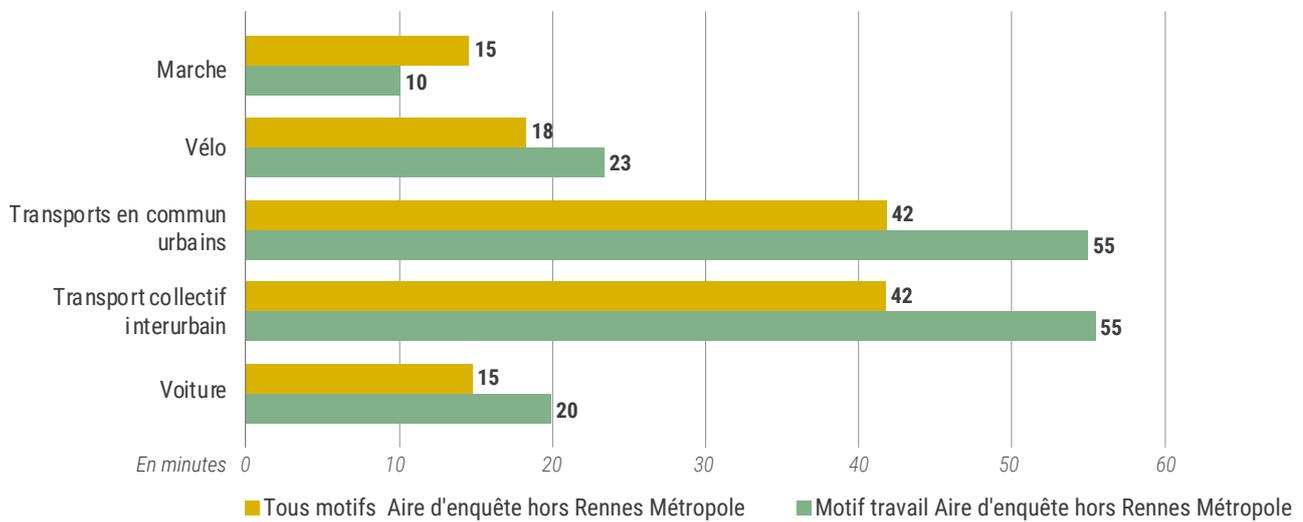
Sources : EMC² 2018 - Fréquence+ 2023. Traitements Audiar.

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT D'UN MÉTROPOLITAIN SELON LE MODE UTILISÉ ET LE MOTIF EN 2023



Sources : EMC² 2018 - Fréquence+ 2023.

DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT D'UN NON MÉTROPOLITAIN SELON LE MODE UTILISÉ ET LE MOTIF EN 2023

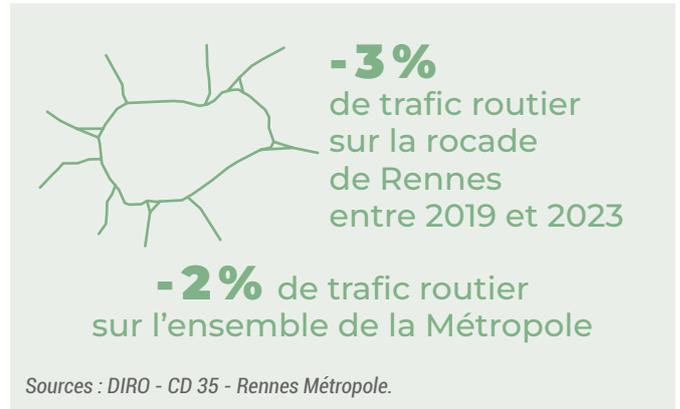


Sources : EMC² 2018 - Fréquence+ 2023.

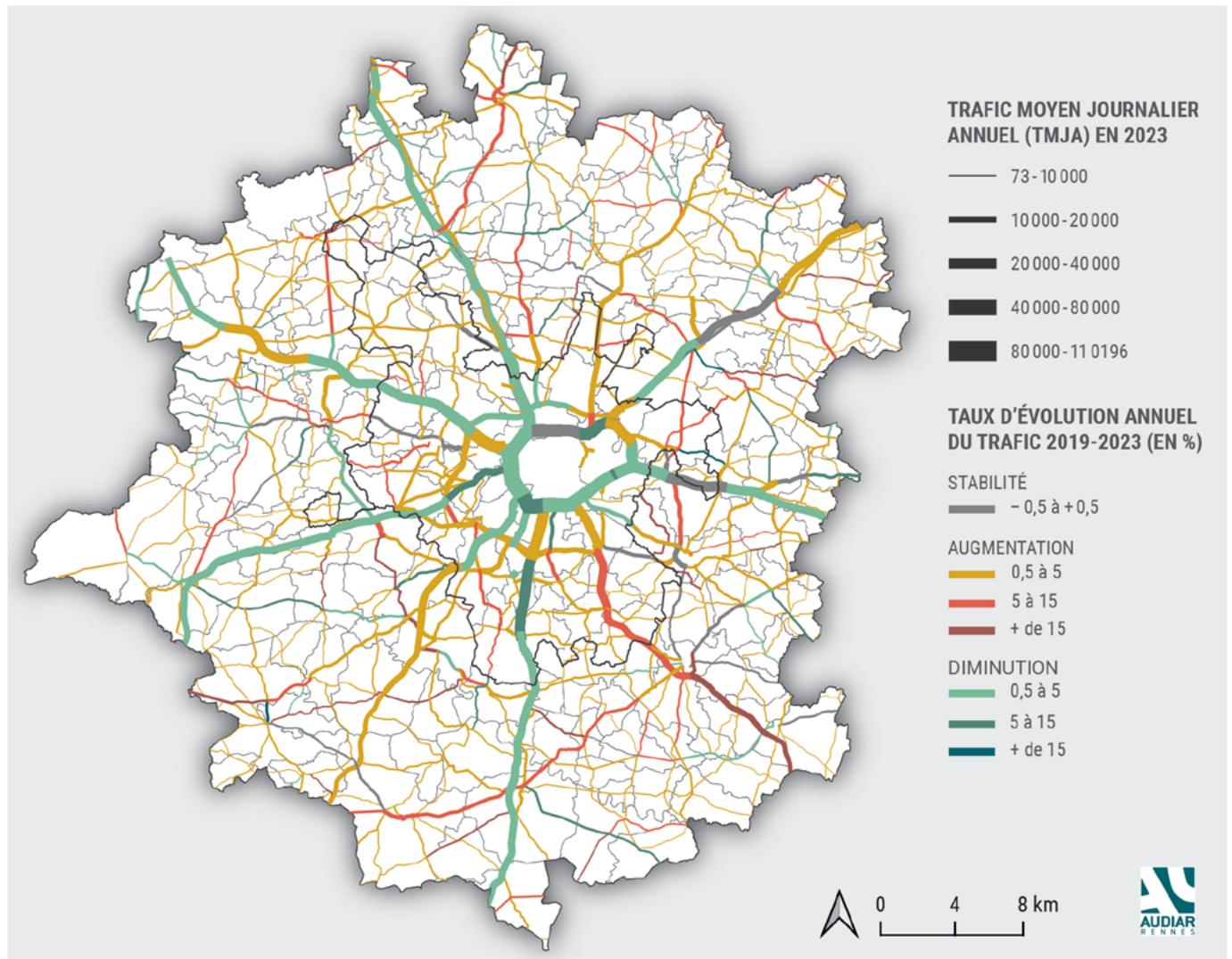
UNE BAISSÉ DU TRAFIC ROUTIER

6. Évolution du trafic routier

Le trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) desservant le territoire métropolitain a baissé de 2% entre 2019 et 2023, alors qu'il augmentait de +7% entre 2014 et 2019. Depuis 2019, le trafic routier a connu des variations, suite aux restrictions de déplacement instaurées pour lutter contre la pandémie. Ainsi, entre 2020 et 2021, il a enregistré une baisse marquée (respectivement de 17,7% entre 2019 et 2020 et de 14,6% entre 2020 et 2021). En 2022, le trafic reprend avec une hausse de 3,3% par rapport à l'année précédente. Puis, la période 2022-2023 voit une stabilité de trafic routier sans atteindre le niveau d'avant Covid. La rocade rennaise qui supporte entre autres le transit a vu son trafic baisser de 3% entre 2019 et 2023. Elle représente plus de 60% du trafic autoroutier et national en 2023.



ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER SUR L'AIRE D'ATTRACTION DE RENNES ENTRE 2019 ET 2023



Sources : BDCARTO IGN - DIRO - Rennes Métropole. Traitements et réalisation Audiar.

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU ARMATURE NATIONAL ET RÉGIONAL

AXE	LIBELLÉ	ÉVOLUTION 2013-2019	ÉVOLUTION 2019-2023
A84	RENNES - CAEN	8,3 %	0,6 %
N12	RENNES - SAINT BRIEUC	16,9 %	0,1 %
N136	ROCADE RENNAISE	7,3 %	- 2,6 %
N137	NANTES - RENNES	11,3 %	- 1,9 %
N157	PARIS - RENNES	8,5 %	- 2,2 %
N24	RENNES - LORIENT	2,7 %	- 5,4 %
D137	RENNES - SAINT MALO	9,5 %	- 3,3 %
D173	RENNES - ANGERS	9,2 %	3,6 %
D177	RENNES - REDON	15,9 %	- 3,4 %

Sources : DIRO - CD 35. Traitements Audiar.

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES PRINCIPALES PÉNÉTRANTES DE RENNES

AXES	2019	2020	2021	2022	2023	ÉVOLUTION 2014-2019	ÉVOLUTION 2019-2023	ÉVOLUTION 2022-2023
Rue de St Malo	24 362	-	-	21 493	21 626	3,0 %	- 11,2 %	0,6 %
Rue de St Brieuc	26 339	20 724	25 719	26 113	27 368	1,5 %	3,9 %	4,8 %
Rue de Lorient	13 495	10 023	11 067	11 254	10 985	3,9 %	- 18,6 %	- 2,4 %
Rue de Nantes	14 327	12 112	14 099	14 214	14 202	0,3 %	- 0,9 %	- 0,1 %
Av H. Fréville S>N	19 247	15 918	18 828	19 871	20 475	11,1 %	6,4 %	3,0 %
Av H. Fréville N>S	17 459	15 107	16 489	17 063	16 814	- 1,3 %	- 3,7 %	- 1,5 %
Rue de Vern	28 369	-	22 095	21 062	22 654	31,3 %	- 20,1 %	7,6 %
Rue de Chateaugiron	16 361	13 436	15 332	16 080	16 469	- 4,2 %	0,7 %	2,4 %
Av de Préales	9 811	7 603	9 710	9 760	10 136	- 4,6 %	3,3 %	3,9 %
Rue de Fougères	14 494	10 196	11 300	10 983	9 242	- 10,9 %	- 36,2 %	- 15,9 %

Source : Rennes Métropole.

7. Évolution des véhicules par kilomètres parcourus

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

Après une période d'augmentation du trafic routier mesuré en véhicules-kilomètre par jour entre 2010 et 2019 de plus de 6%, le trafic routier, a connu une baisse de 3,4% sur la métropole rennaise entre 2019 et 2023, soit une évolution moyenne de -0,9% par an. Sur la même période, la population a quant à elle augmenté d'environ 6%. Cette baisse est plus marquée sur le réseau routier situé à l'intérieur de la rocade rennaise (-23% sur la même période).

Entre 2018 et 2023, les baisses sont principalement dues au repli global de mobilité quotidienne observé dans l'enquête mobilité Fréquence +, ce à quoi s'ajoute aussi la mise en service du métro b en septembre 2022. Elles peuvent s'expliquer également par les effets liés aux dispositifs mis en place limitant le trafic local dans Rennes (apaisement des vitesses, Zone à Trafic Limité...).



-23% des véh.km sur l'intra-rocade rennaise sur les voies de distribution entre 2019 et 2023

+0,5% des véh.km sur le reste de la métropole

Source : PTV Group – Modèle trafic de Rennes Métropole.

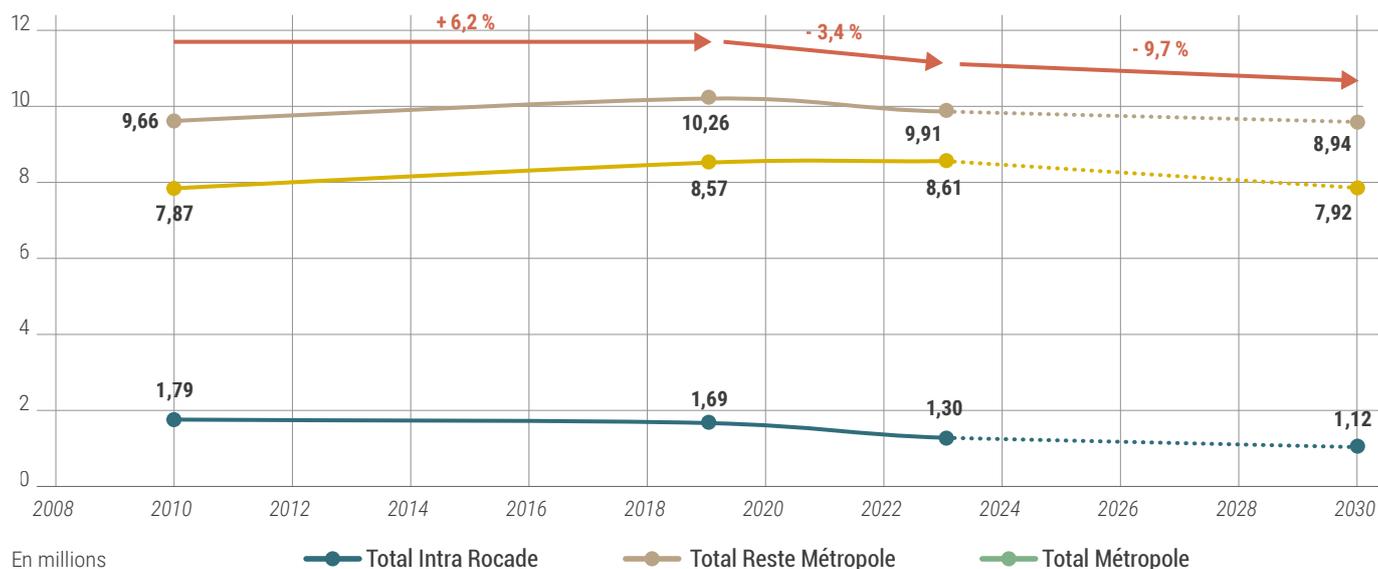
Précision méthodologique

Afin de pouvoir comparer sur la période 2010-2019, l'indicateur véh.km de référence de l'année 2010, a été reconstitué à partir des données de comptages routiers en :

- ▶ trafic moyen journalier annuel (TMJA) incluant les week-end et jours fériés ;
- ▶ trafic moyen annuel des jours ouvrés de semaine (TMJO) ;
- ▶ complétés par les données GPS : FCD (Floating Car Data) fournies par le partenaire Tom Tom et permettent de compléter les données de trafic manquantes en « postes de comptages virtuels ».

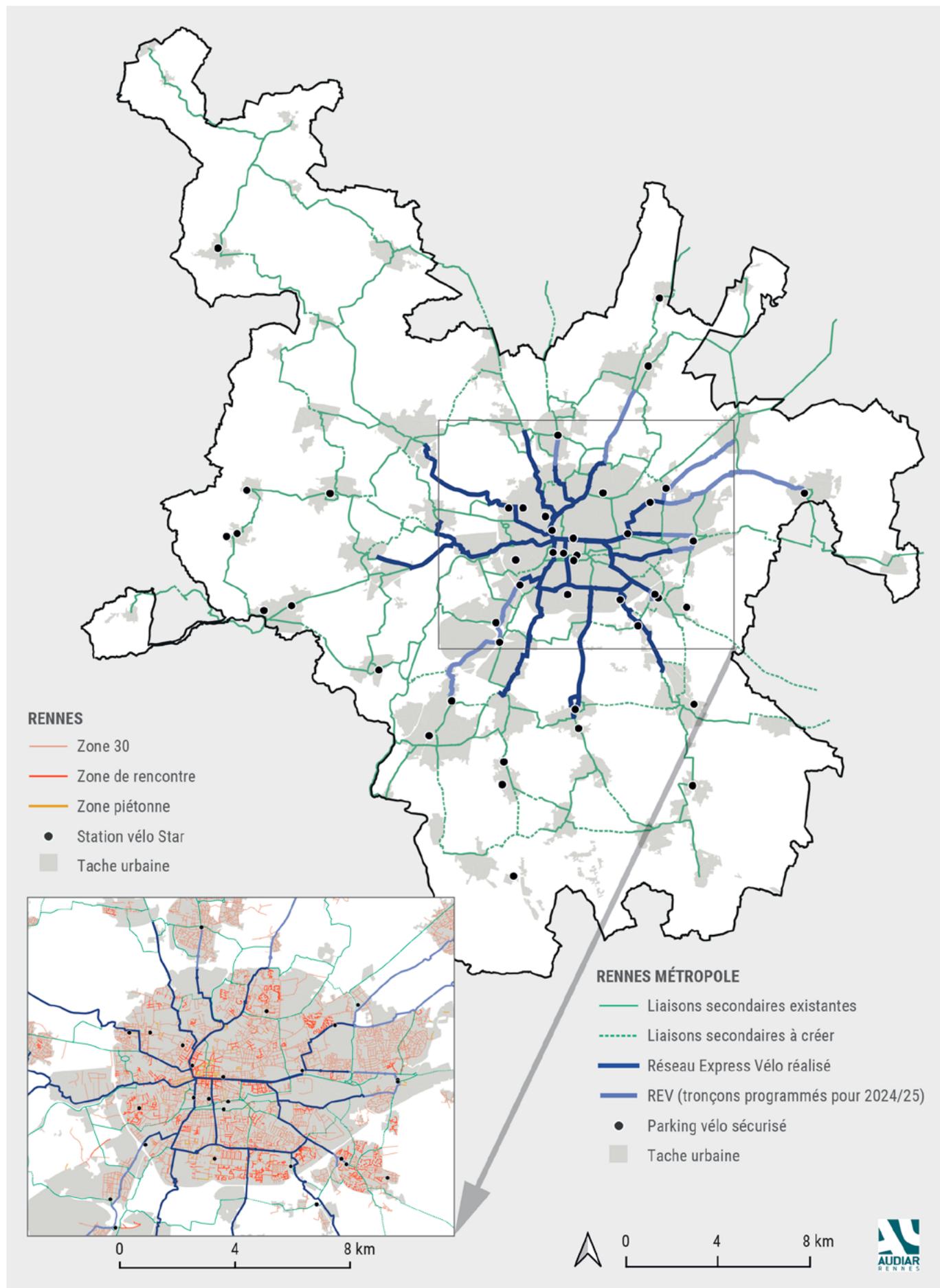
La reconstitution des flux à horizon 2010 et 2019 s'est opérée à partir de la hiérarchisation du réseau routier 2015 et 2018 et la matrice 2018 issue du modèle de prévision de trafic de Rennes Métropole. Ce travail de modélisation a été réalisé par le bureau d'études spécialisé PTV Group.

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



Sources : Ville de Rennes - CD 35 - Estimations PTV Group.

LES 4 GRANDES PRIORITÉS DU PDU



Sources : BDCARTO IGN - Cadastre - Rennes Métropole. Traitements et réalisation Audiar.

A PRIORITÉ

Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous

OBJECTIFS ATTENDUS À HORIZON 2030

- Agir pour une nouvelle répartition modale.
- Encourager et développer la pratique du covoiturage.
- Organiser une offre performante de solutions de mobilités.
- Un PDU qui incite et qui accompagne.
- S'appuyer fortement sur les opportunités offertes par le digital et les nouvelles technologies.
- Mener des tests et des expériences sur la métropole.

AGIR POUR UNE NOUVELLE RÉPARTITION MODALE

8. Évolution des pratiques modales des habitants de Rennes Métropole

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

En 2023, l'usage 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 : l'usage 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. Fait nouveau, la hausse de la pratique du vélo et autres petits modes actifs semblent s'amorcer en 2023. Seule la marche connaît une légère baisse sur Rennes Métropole (-0,9 point par rapport à 2018), mais est plus importante en dehors de Rennes (-2,5 points) et qui peut peut-être s'expliquer par un report de cette pratique vers l'utilisation des transports collectifs Réseau Breizhgo. Ainsi les tendances observées d'évolution des pratiques modales en 2023 à mi-parcours du PDU semblent timides 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.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES ENTRE 2018 ET 2023

- 1,1 point
pour les motorisés
(voiture et 2RM)



+ 0,9 point
pour les transports
collectifs

+ 0,8 point
pour la marche



+ 1 point pour le vélo

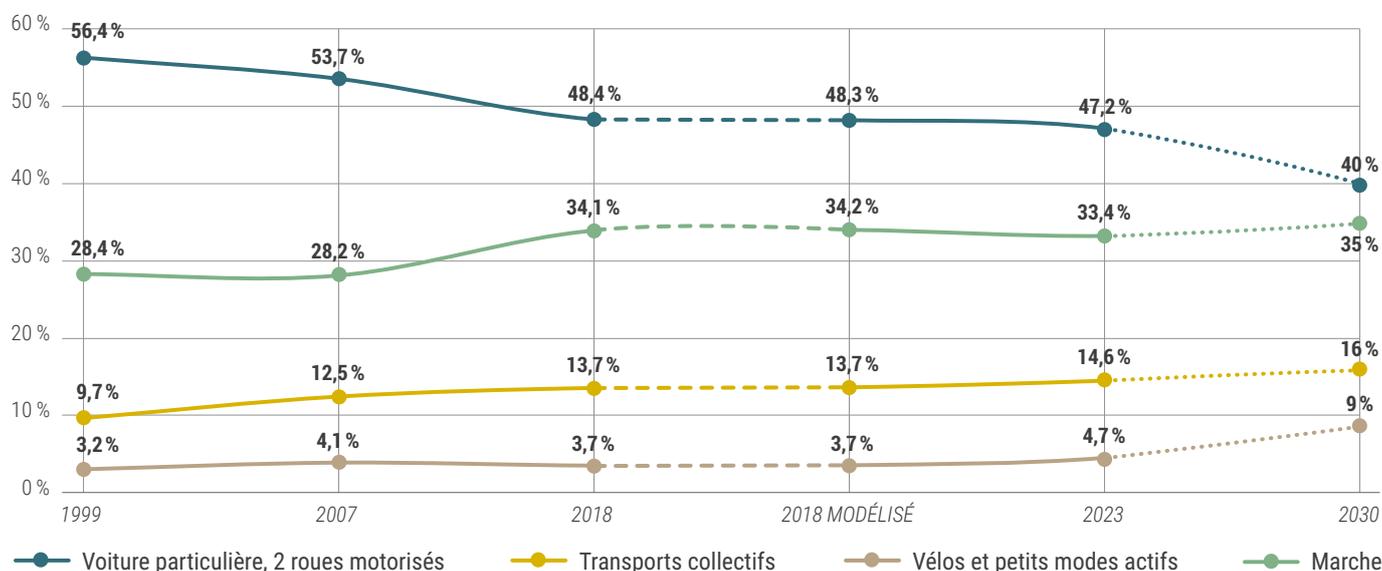
Sources : EMC² 2018 - Fréquence + 2023.

OBJECTIF 2030

40%
part modale



ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES HABITANTS DE RENNES MÉTROPOLE

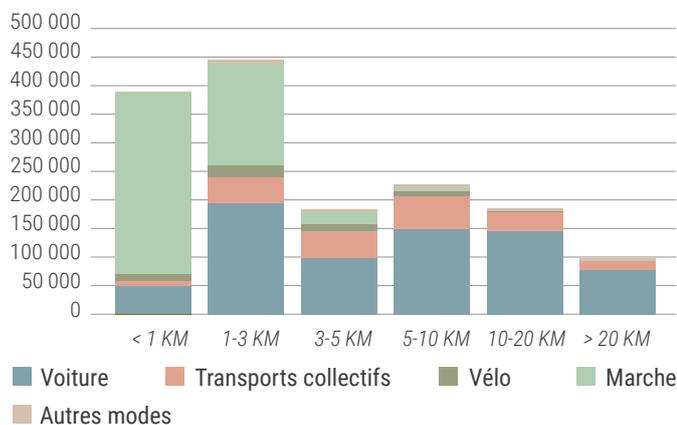


Sources : EMC² 2007-2018 - Fréquence +. Traitements Audiar.

9. Parts modales et distances parcourues

En 2018, plus d'1 déplacement sur 2 des résidents de l'agglomération rennaise s'effectue sur une distance inférieure à 3 km. Même si la marche reste largement dominante dans ces courts déplacements, entre 200 m et 2 km (plus de 70%), elle tend à diminuer sur les déplacements entre 2 km et 3 km où la voiture est davantage utilisée (à 51%). De plus, en pondérant les déplacements selon les distances parcourues, la voiture représente 66% des distances parcourues et près de la moitié des déplacements réalisés par les métropolitains. Les transports collectifs captent 24% des distances parcourues, la marche seulement 4%. L'effet s'accroît pour les déplacements des résidents non métropolitains où la voiture représente plus de 80% des distances parcourues.

DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS SELON LES DISTANCES RÉALISÉES PAR LES MÉTROPOLITAINS EN 2018



Source : EMC² 2018. Traitements Audiar.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE RENNES MÉTROPOLE PAR DISTANCE PARCOURUE EN 2018

DISTANCE PARCOURUE MAXIMUM	500 M	1 KM	2 KM	3 KM	5 KM	10 KM	20 KM	> 20 KM	
% de déplacements suivant les distances :	14%	12%	19%	11%*	12%	15%	12%	5%	100%
RENNES MÉTROPOLE Marche	93%	70%	48%	25%	11%	—	—	—	
Voiture	5%	21%	40%	51%*	54%	66%	79%	—	
Transports en commun	1%	4%	7%	17%	27%	26%	18%	—	
Vélo	1,3%	5%	4,5%	6,3%	6,8%	3,6%	—	—	
% de déplacements suivant les distances :	17%	14%	21%	11%	16%	4%	17%	—	100%
RENNES Marche	92%	75%	61%	27%	12%	3%	—	—	
Voiture	5,5%	11%	22%	36%	41%	50%	80%	—	
Transports en commun	—	6%	11%	27%	38%	39%	15%	—	
Vélo	—	6%	5,5%	6,5%	7,5%	4%	—	—	

* 11% des déplacements des métropolitains font entre 2,5 et 3 km.

* 51% des déplacements compris entre 2 et 3 km réalisés par les métropolitains sont effectués en voiture.

Source : EMD 2018. Traitements Audiar.



< 3 km

1 déplacement sur 2 fait moins de 3 km

dont 50% réalisé en voiture

Représente 66% des distances parcourues réalisées en voiture en 2018

Source : EMC² 2018.

Précision méthodologique

Pour des raisons d'ordre méthodologique, cet indicateur n'a pas pu être actualisé dans l'enquête mobilité Fréquence + réalisée en 2023. Cet indicateur sera mis à jour lors la prochaine enquête ménages déplacements (EMC²) prévue en 2028.

Pour aller plus loin :

► ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS EN ILLE-ET-VILAINE 2018 : <https://www.audiar.org/publication/mobilites/deplacements/enquete-menages-deplacements-en-ille-et-vilaine-2018>

ENCOURAGER ET DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

10. Nombre d'emplacements réservés au covoiturage

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 peu plus de 400 places. On y ajoute 27 lieux informels où le covoiturage est observé, principalement sur des parkings d'enseignes commerciales. Quatre dépose-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, pouvant aller jusqu'à 25% d'offre disponible un jour de semaine. Grâce à un système de détection du nombre de personnes à bord, un système intelligent permet de réguler pour chaque P+R le nombre de places de covoiturage garanties.



© Arnaud Loubry / Rennes, Ville et Métropole.

EN 2023
SUR RENNES MÉTROPOLE

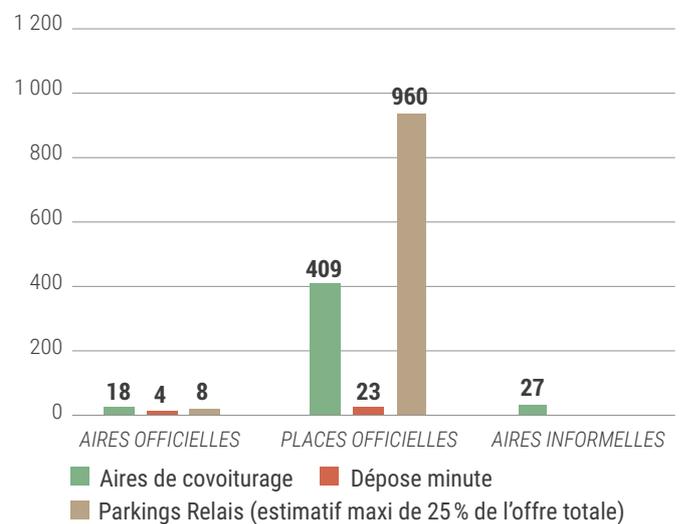


18 aires
de covoiturage officielles

409 places officielles

Source : Rennes Métropole.

NOMBRE D'EMPLACEMENTS ET VOLUME DE PLACES DÉDIÉS AU COVOITURAGE EN 2023



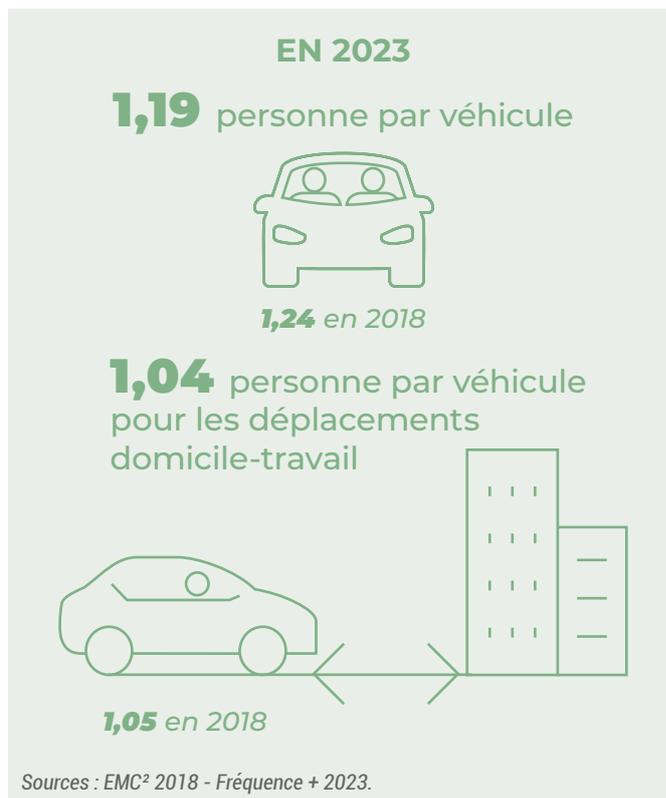
Source : Rennes Métropole.

11. Taux d'occupation des véhicules

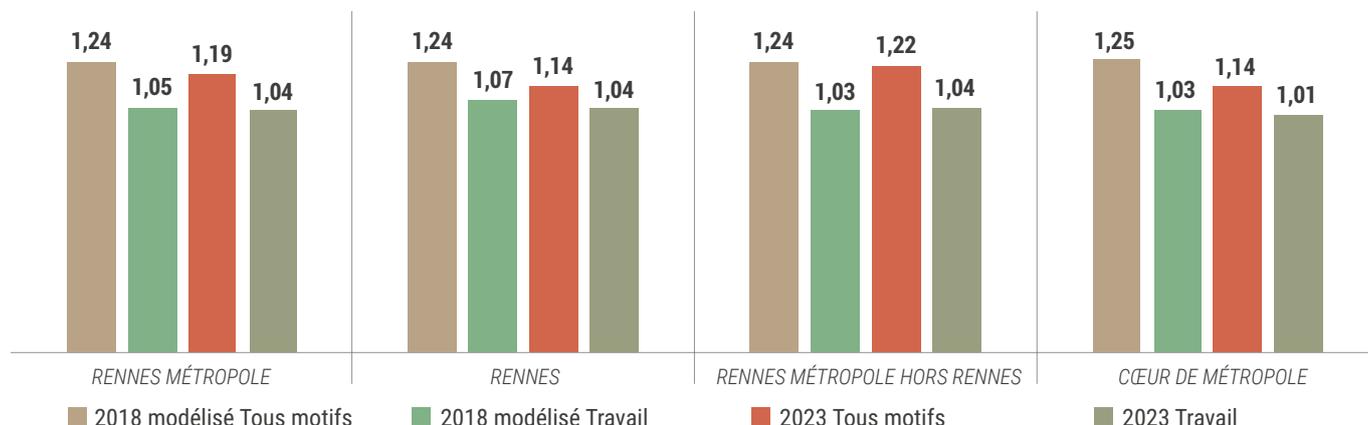
INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

Le taux d'occupation des voitures a sensiblement baissé entre 2018 et 2023, passant de 1,24 personne à 1,19 en 2023 sur Rennes Métropole. Cette baisse est portée par les Rennais dont le taux d'occupation descend à 1,14 personne par véhicule. Cette tendance est également observée chez les habitants résidant en dehors de Rennes Métropole.

En revanche, on n'observe aucune évolution visible du taux d'occupation des voitures dans les déplacements pour le motif travail qui reste faible à raison de 1,04 personne par véhicule. Le partage de la voiture sur les trajets domicile-travail semble davantage opérer dans la périphérie, là où les alternatives à l'autosolisme sont moins développées. À l'échelle nationale, les différents confinements lors de la 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.



ÉVOLUTION DU TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE ENTRE 2018 ET 2023



Sources : EMC² -2018 – Fréquence +2023. Traitements Audiar.

12. Nombre d'utilisateurs de la ligne star't, des plateformes Covoit'STAR et OuestGo

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. Opéré par Keolis Rennes pour le compte de Rennes Métropole, en partenariat avec Ecov, ce service intègre l'offre "Star't, le covoiturage". Sous la forme d'une expérimentation initiale, la ligne Star't vise 4 objectifs :

- ▶ faciliter les déplacements entre les communes du nord de Rennes ;
- ▶ participer à la réduction des embouteillages et de la pollution ;
- ▶ lever les freins liés à la pratique du covoiturage souvent vue comme contraignante avec star't, pas besoin de prendre rendez-vous en amont ;
- ▶ passer à l'action pour se rapprocher des objectifs du plan climat territorial.

Durant les années 2022 et 2023, Rennes Métropole a pu mesurer, hors contexte Covid, les résultats de son expérimentation de ligne de covoiturage Star't stl.

Covoit'STAR est une application de covoiturage « à la carte » qui fonctionne sur l'ensemble du bassin de vie rennais. Elle offre une possibilité de mise en relation des conducteurs de voiture, avec de potentiels passagers, en lien avec les modes bus et métro avec pour objectif de développer le covoiturage de courte distance du quotidien. Les conducteurs déposent leurs trajets réguliers qui constituent une offre pour les passagers, qui covoiturent comme ils prendraient le bus.

Fin 2022, on compte 4 649 inscrits, en progression de 33% par rapport à 2021, soit 29 points de plus que l'année précédente. 1 514 annonces cumulées pérennes de trajets sont déposées, correspondant à une disponibilité de 12 063 trajets récurrents par semaine (+23% par rapport à février 2022). Il est constaté que 32% des inscrits de 2022 sont devenus de nouveaux détenteurs de la carte KorriGo via Covoit'STAR, ils étaient 33% l'année précédente. Mais fin décembre 2023, on comptait 3 436 inscrits, 627 annonces cumulées de trajets pérennes, et



© Arnaud Loubry / Rennes, Ville et Métropole.

Une amélioration de la fréquentation a été observée entre 2022 et 2023 avec plus de 1 600 inscrits en plus et le double de passagers transportés sur la même période. De nombreuses actions de sensibilisation ont été engagées, notamment sur les parkings relais.

Activité de Star't	2021	2022	2023	Évolution 2022-2023
Nombre d'inscrits	2 113	3 812	5 465	43%
Nombre de covoiturages effectués	1 135	2 922	5 905	102%

Source : Rennes Métropole.



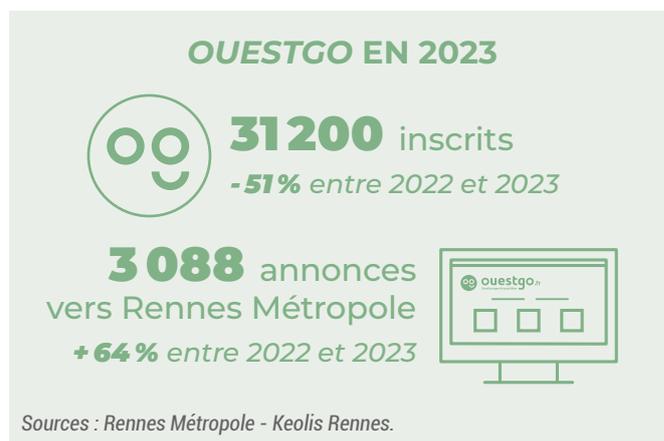
il était régulièrement relevé une offre de trajets covoiturables insuffisante. Par ailleurs sur l'ensemble de l'année 2023 seules 290 demandes de mises en relation et 223 covoiturages ont été réalisés. L'année 2023 marque ainsi la fin du service Covoit'STAR dans sa forme initiale, clôturé fin décembre 2023.

Activité de l'application Covoit'Star	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022-2023
Nombre d'inscrits au service Covoit'Star	1 305	2 700	3 394	3 498	4 649	3 436	-26%
Nombre d'offres de covoiturage via l'application Covoit'Star	578	1 058	1 231	1 159	1 514	627	-59%
Nombre de covoiturages effectués via l'application Covoit'Star	193	199	15	8	109	223	105%

Sources : Rennes Métropole - Rapport d'Activités 2023 Keolis.

La plateforme de covoiturage de proximité OuestGo a été mise en service au printemps 2018 pour organiser les trajets de manière mutualisée à grande échelle et gratuite pour les utilisateurs. Elle a été lancée grâce au portage collectif de la Région Bretagne, des Départements, des Agglomérations et Métropoles du Grand Ouest, de l'État (DREAL Bretagne) avec le soutien de l'ADEME.

En 2023, plus de 30 000 utilisateurs sont inscrits sur la plateforme, soit une baisse de plus de 55 % par rapport à 2022, malgré un sursaut en 2022 de près de 71 000 inscrits (suite à un nettoyage de la base de données). Les annonces de covoiturage ayant pour origine ou destination la métropole rennaise ont diminué depuis 2019, mais on constate une progression depuis 2022.



Activité de l'application OuestGo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022-2023
Nombre d'inscrits global sur la plateforme OuestGo (cumul)	41 284	49 387	54 558	58 035	70 892	31 198	- 56 %
Nombre d'inscrits résidant dans Rennes Métropole (cumul)	2 308	3 685	4 284	4 630	3 193*	4 505*	41 %
Nombre d'inscrits résidant dans Rennes Métropole année n	2 308	1 377	599	346	1 124	1 342	19 %
Nombre d'annonces ayant pour origine Rennes Métropole année n	3 129	3 625	1 427	885	2 041	3 484	71 %
Nombre d'annonces ayant pour destination Rennes Métropole année n	3 283	3 722	1 388	918	2 122	3 488	64 %

* Les nombres d'inscrits résidant dans Rennes Métropole sont entachés a posteriori par les éventuelles désinscriptions et le nettoyage de la base de 2023.

Source : Rennes Métropole.

 ouestgo.fr <small>Covoiturages du quotidien</small>	 Covoit'Star	
<ul style="list-style-type: none"> > covoiturage régulier, planifié > tous trajets même hors métropole > partage des frais de déplacement ou tours de conduite > sans commission 	<ul style="list-style-type: none"> > covoiturage planifié ou spontané > trajets sur le bassin de vie rennais > incitation par points fidélité STAR > service gratuit 	<ul style="list-style-type: none"> > covoiturage en temps réel > structuration par ligne > dessert 4 communes > conducteurs indemnisés par STAR > service gratuit

Source : Keolis Rennes.

Pour aller plus loin :

Dans le cadre du plan national covoiturage du quotidien 2023-2027 porté par l'État, 14 mesures engagées pour atteindre 3 millions de trajets quotidiens d'ici 2027 (contre 900 000 en 2023) dont 3 « mesures phares » appliquées sur le territoire de Rennes Métropole début 2023 avec le soutien des partenaires dont éhop :

- une prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs versée via les plateformes de covoiturage ; (OuestGo et Star't avec prime bonifiée de 150 €) ;
- un soutien aux collectivités qui versent des incitatifs à chaque covoiturage (50 % pris en charge par l'État) ;
- 50 M€ pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développements d'infrastructures covoiturage (aires, lignes, voies dédiées...).

ORGANISER UNE OFFRE PERFORMANTE DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ

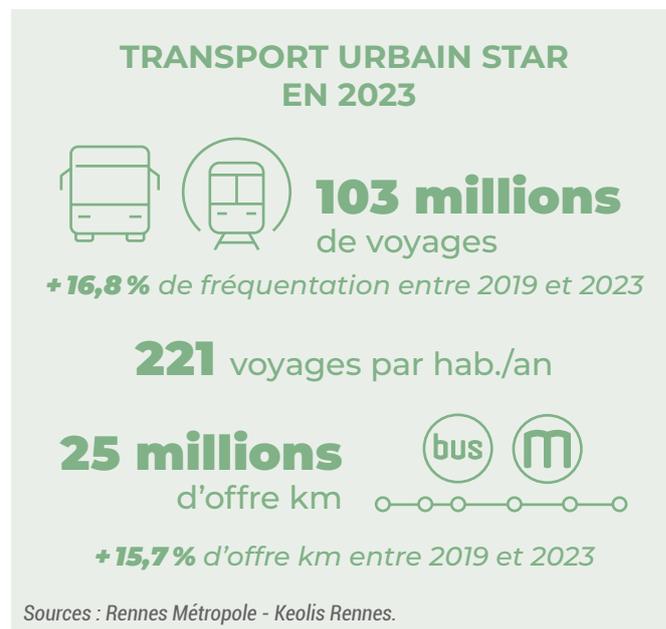
13. Offre et fréquentation du réseau urbain STAR

L'année 2022 restera comme une année historique pour le réseau de transport urbain STAR, avec :

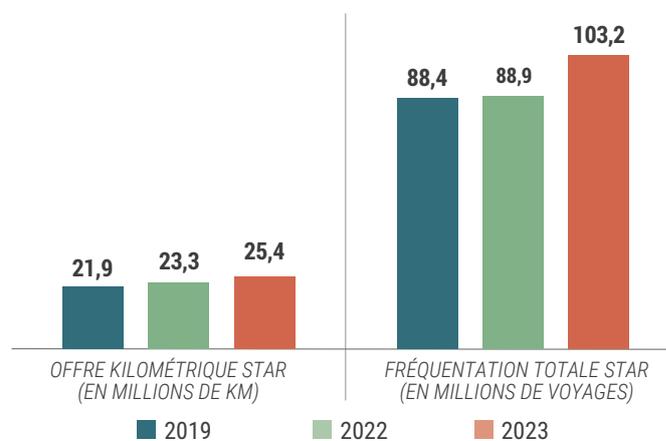
- l'ouverture de la ligne b le 20 septembre, un peu plus de 20 ans après la ligne a ;
- la restructuration du réseau de bus le 24 octobre où la quasi-totalité des lignes de bus sont modifiées, avec une offre bus globale renforcée, dans une logique de redéploiement d'un million de kilomètres annuels au profit des communes métropolitaines. L'ensemble des communes bénéficie ainsi d'améliorations de leur desserte, parmi lesquelles des nouvelles lignes, des fréquences de passage renforcées et, pour 10 communes, d'une amplitude horaire élargie. De plus, le réseau bus restructuré propose le rabattement de lignes de bus métropolitaines sur trois nouveaux pôles d'échanges (Saint-Jacques Gaité, Les Gayeulles et Cesson-Viasilva).

Après des années 2020 et 2021 marquées par le contexte pandémique, ces deux grands bouleversements du réseau STAR ont permis de relancer fortement la dynamique de fréquentation. L'année 2023 aura été marquée par une montée en puissance significative de l'usage de la ligne b et du nouveau réseau bus, mis en service à l'automne 2022. L'offre kilométrique de 2023 est en hausse de +8,6% par rapport à 2022, en lien avec la circulation de la ligne b sur une année quasiment complète, le maintien d'une offre bus forte avec notamment le redéploiement d'un million de kilomètres sur les lignes métropolitaines au moment du lancement de la ligne b.

Concernant les lignes de bus, on notera une évolution des kilomètres offerts de +0,9%. Elle est constituée d'une hausse de l'offre de transport pour les communes métropolitaines et d'une baisse de l'offre sur Rennes en lien avec le nouveau réseau et l'application du plan de transport adapté. En parallèle, l'offre sous-traitée a progressé, portée par les renforts réalisés sur les lignes métropolitaines et l'application de la LOM sur les lignes complémentaires (mise en place d'autocars à la place de bus).



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



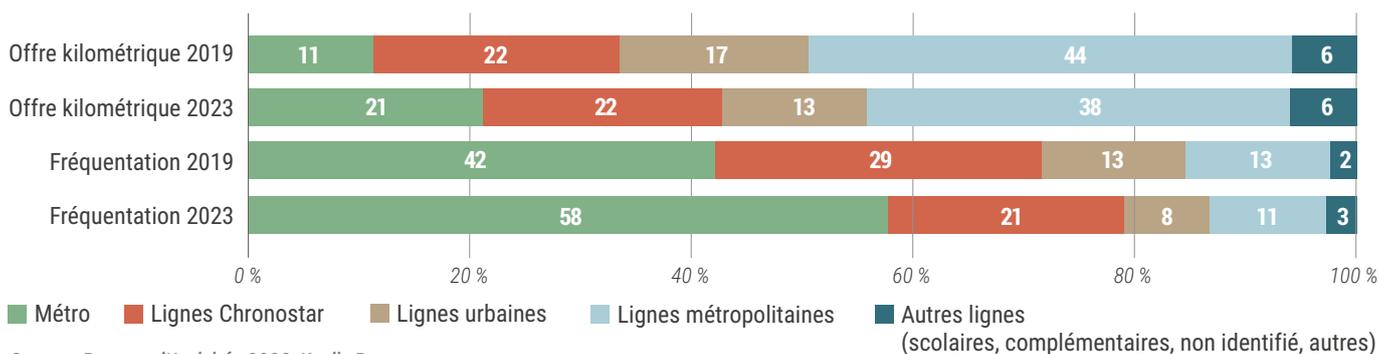
2019 : 193 voyages par habitant/an

2022 : 192 voyages par habitant/an

2023 : 221 voyages par habitant/an

Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.

RÉPARTITION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION SUR LE RÉSEAU STAR ENTRE 2019 ET 2023



Après plusieurs années de croissance régulière, la fréquentation a fortement baissé pendant les années COVID et post covid, pour retrouver en 2022, un niveau équivalent à l'année 2019, grâce au lancement de la ligne b et du nouveau réseau bus en septembre et octobre 2022.

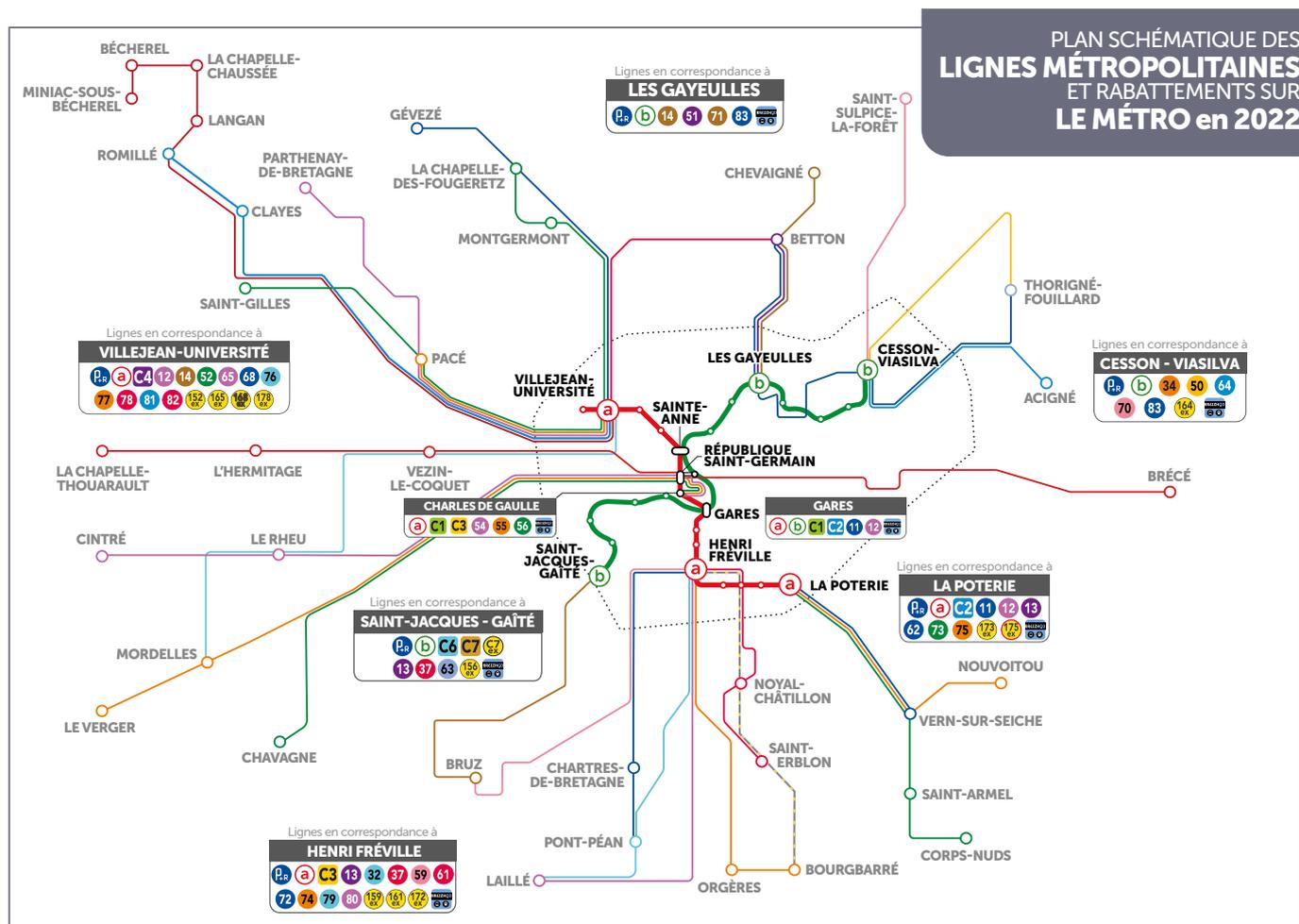
En 2023, ce sont plus de 103 millions de voyages qui ont été enregistrés, dont 20 % d'entre eux ont été effectués à bord de la ligne b. Ce sont plus de 450 000 voyages quotidiens comptabilisés en moyenne sur la période septembre à novembre 2023, dont 110 000 sur la seule ligne b, la hausse de fréquentation dépasse les +25 % de croissance par rapport à la référence pré-COVID.

À noter :

Le réseau urbain Star restructuré en 2022 est composé de :

- 2 lignes de métro a et b ;
- 150 lignes de bus (70 lignes régulières et 80 lignes scolaires).

PLAN DU RÉSEAU URBAIN STAR RESTRUCTURÉ EN 2022



Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

14. Vitesse commerciale des lignes du réseau urbain STAR

Avec 24 km/h, la vitesse commerciale du réseau continue de progresser en 2023, principalement sous l'effet de l'ouverture de la ligne b du métro dont la vitesse commerciale est de 32,6 km/h. La vitesse commerciale des lignes urbaines (dont les lignes Chronostar) reste performante et s'améliore avec 17,4 km/h en 2023, atteignant ainsi l'objectif attendu à horizon 2030 de 17 km/h. De la même manière, la vitesse commerciale des lignes métropolitaines reste performante pour atteindre plus de 28 km/h.



EN 2023

17,4 km/h
lignes urbaines
16,5 km/h en 2019

28,2 km/h
lignes métropolitaines
27,3 km/h en 2019

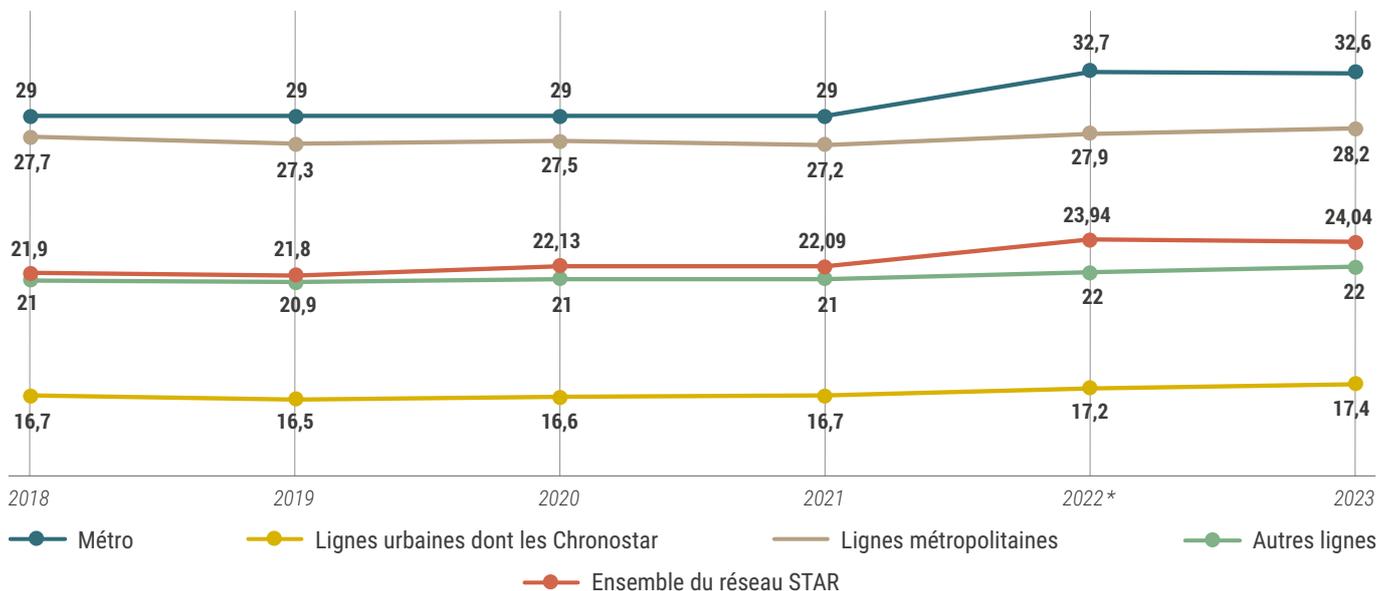
Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

OBJECTIF 2030

17 km/h
Vitesse commerciale des bus urbains

30 km/h
Vitesse commerciale des lignes métropolitaines

VITESSE COMMERCIALE SUR LE RÉSEAU STAR ENTRE 2018 ET 2023
(Kilomètres commerciaux / Heures commerciales)



* Les vitesses commerciales 2022 sont calculées sur la base du nouveau réseau.

Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

15. Évolution du kilométrage de liaisons cyclables

Fin 2023, le Schéma Directeur Vélo métropolitain est réalisé à plus de 50 % fin 2024 représentant 256 km de liaisons intercommunales opérationnelles et réparties entre des liaisons secondaires (203 km) et le Réseau Express Vélo² (53 km).

Fin 2024, 163 km de liaisons du SDV sont considérées comme étant "à améliorer". Il s'agit de tronçons qui sont déjà praticables à vélo, malgré une cyclabilité plus faible (vitesse des véhicules, revêtement dégradé, manque de signalétique, etc). Si on les ajoute aux liaisons existantes, on atteint alors 80 % du total.

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. L'objectif étant d'atteindre les 100 km cyclables de ce réseau armature à horizon 2030. 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 :

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

2. Réseau armature du Schéma Directeur Vélo métropolitain.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES LIAISONS CYCLABLES RÉALISÉES SUR RENNES MÉTROPOLE

	2014	2019	2024
Liaisons REV (Réseau Express Vélo)	-	31	53
Liaisons secondaires	-	179	203
Liaisons alternatives	-	54	61
Total liaisons cyclables réalisées du SDV (km)	145	210	256
Liaisons cyclables projetées du SDV (Objectif 2030)	415	500	500

Source : Rennes Métropole.

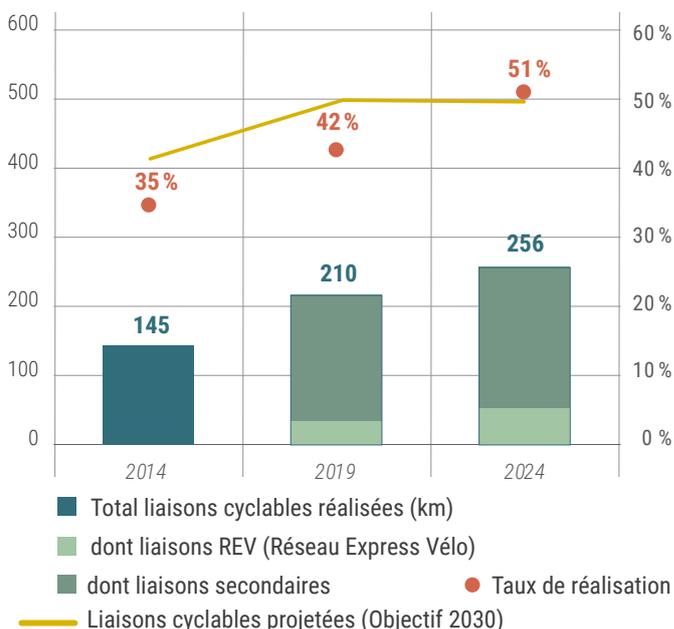


En 2022, Rennes Métropole a consacré 34,5€ par an et par habitant à sa politique cyclable, comprenant infrastructures et services, contre 21€ en 2020, soit une hausse de 60 %

À noter :

Le Schéma Directeur Vélo métropolitain comprend 500 km de liaisons cyclables à réaliser d'ici 2030. Il inclue des liaisons secondaires et le REV. Il est complété par des liaisons alternatives dont les aménagements ne relèvent pas des objectifs attendus du PDU. Pour autant ces aménagements des itinéraires « bis » formalisés par des aménagements de type signalétique verticale et horizontale, voies partagées, etc...).

ÉVOLUTION DE LA RÉALISATION DU SCHÉMA CYCLABLE MÉTROPOLE

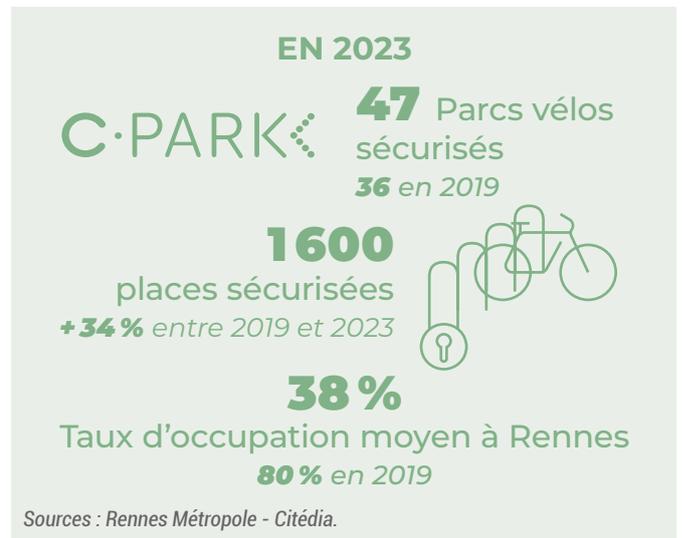


Source : Rennes Métropole. Traitements Audiar.

16. Évolution de l'offre et de l'occupation de stationnement vélo sécurisée

Le stationnement sécurisé vélo favorise également la pratique cycliste. En 2023, 47 parcs vélos sécurisés sont recensés sur Rennes Métropole, principalement localisés sur Rennes (83% de l'offre) et proposent 1600 places de stationnement sécurisées, soit une augmentation de l'offre de 34% par rapport à 2019. La hausse de 2022 et 2023 est liée à l'ouverture des 3 nouveaux parc-relais de la ligne b qui s'est accompagnée de l'ouverture de C-Park Vélo (3 parcs vélos de 313 places réparties dans les parkings-relais des Gayeulles, St-Jacques-Gaïté et Cesson Vialsilva).

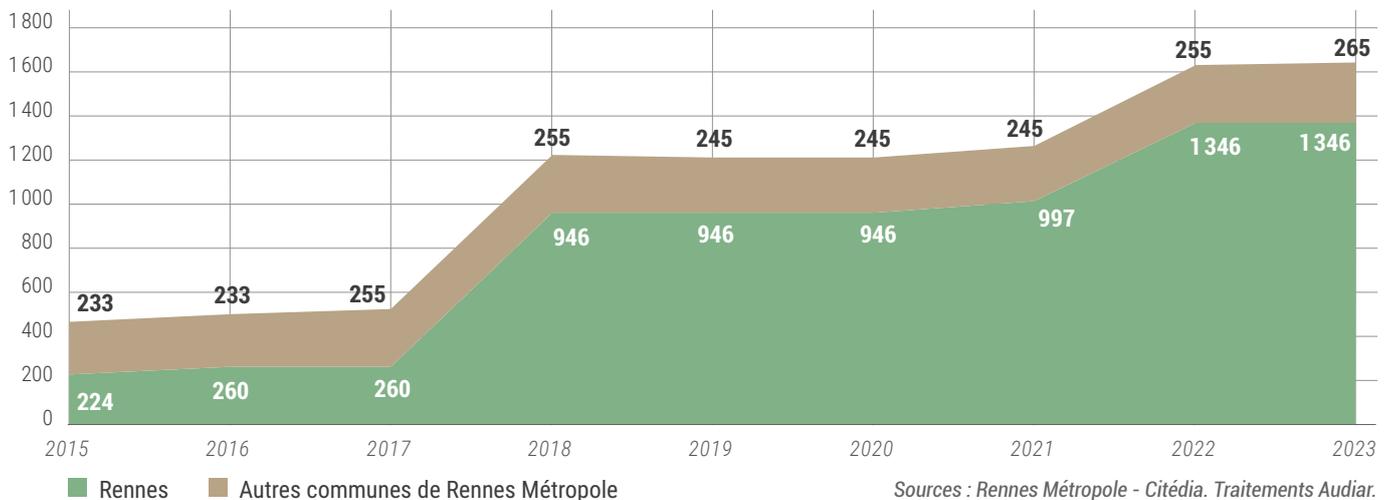
Les parc-vélos réalisés récemment dans le C-Park de la ligne b proposant un saut d'offre conséquent connaissent une montée en puissance progressive, ce qui fait diminuer le taux d'occupation moyen sur Rennes. Néanmoins, les parkings situés proches de lieux d'intermodalité sont les plus fréquentés (Gare Nord à 94%, Pontchaillou à 50%, Fréville à 64%). La trentaine de box vélos situés en dehors de Rennes, et localisés principalement à proximité des haltes ferroviaires ou d'arrêts de bus structurants sont sous-occupés.



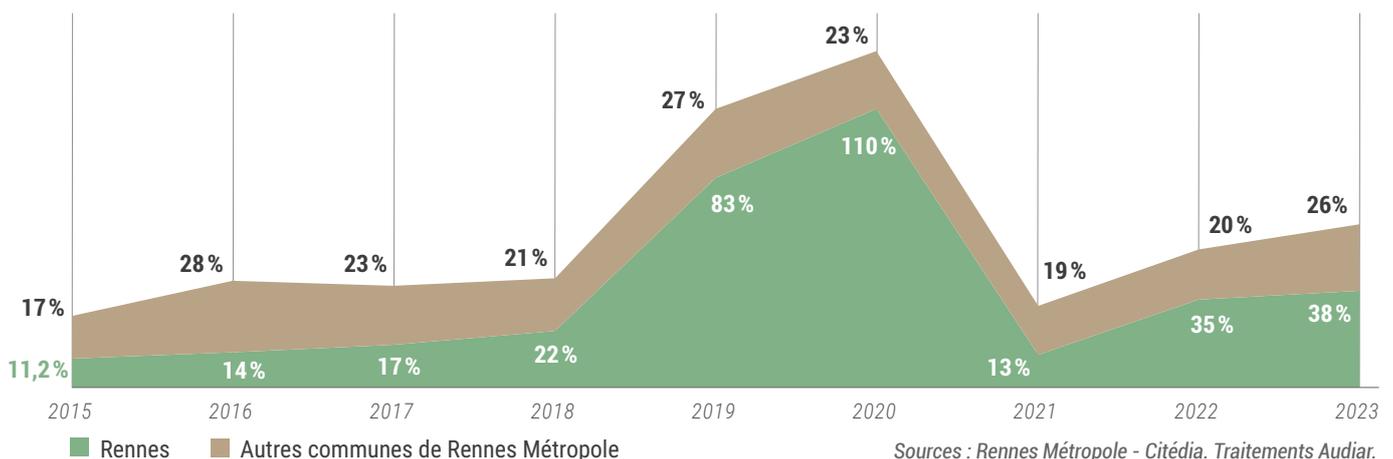
À noter :

- L'année 2024 a vu la création de 24 nouvelles places de stationnement vélos sécurisés dans la Métropole :
- 6 Vélobox de 2 places individuelles à Rennes dans les quartiers de Villejean, du Triangle ;
 - 3 Vélobox de 2 places individuelles à Saint-Erblon ;
 - 3 Vélobox de 2 places individuelles à la Gare de Corps-Nuds ;
 - Un parc vélos collectif à la Gare de Bruz de 36 places.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PLACES VÉLOS SÉCURISÉES



ÉVOLUTION DU TAUX D'OCCUPATION ANNUEL MOYEN DES PLACES DE STATIONNEMENT VÉLOS SÉCURISÉES



17. Nombre de locations de vélos courte et longue durée

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

L'OFFRE DE VÉLO EN LIBRE SERVICE (VLS)

La fréquentation globale annuelle du service en 2023 est quasiment stable par rapport à 2022, en léger retrait de 3,6%.

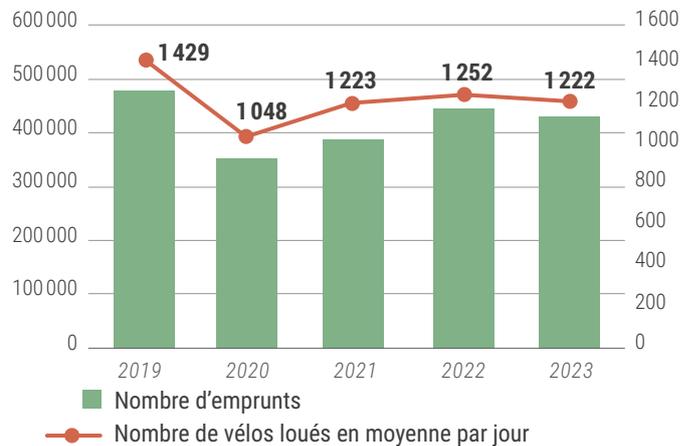
L'année 2023 affiche une baisse de janvier à août, poursuivant l'érosion observée fin 2022, liée à la mise en service de la ligne b du métro. Cependant, depuis la rentrée de septembre 2023 et jusque fin d'année 2023, la fréquentation est en hausse, s'expliquant par la dynamique de la rentrée puis la panne métro ligne b qui fait bondir de 65% le nombre d'emprunts au mois de décembre. En moyenne annuelle, 32% des locations étaient le fait de clients occasionnels, valeurs en retrait par rapport à 2022. La fréquentation des abonnés au service est donc en hausse en 2023. Les stations de VLS les plus utilisées sont situées à proximité des deux lignes de métro République, Gares et Saint-Anne³. Fait nouveau, la station Gares se trouve quasi en première position avec la station République.

Dans l'optique de la mise en service du réseau restructuré métro « ligne b », des déplacements, des suppressions et créations de stations VLS ont été réalisés sur les années 2020, 2021 et 2022. En 2023, 57 stations sont comptabilisées.

3. Voir graphe page suivante.



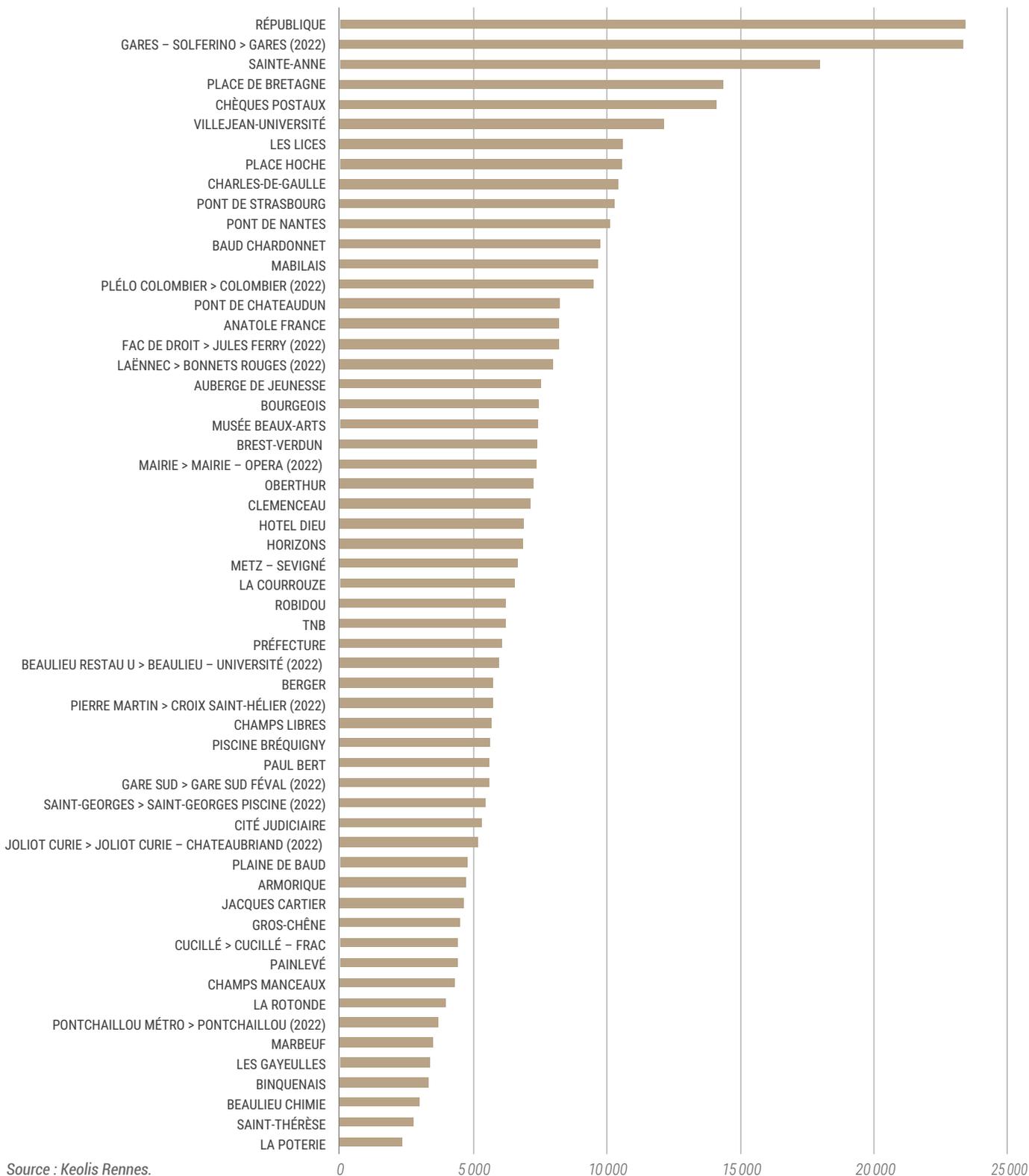
LOCATION VLS STAR DE COURTE DURÉE



Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes. Traitements Audiar.



NOMBRE D'EMPRUNTS RÉALISÉS PAR STATION VLS STAR EN 2023



Source : Keolis Rennes.

L'OFFRE DE LOCATION VÉLO COURTE DURÉE

Le service de location courte durée a été lancé en mars 2018 avec en 2023 une flotte de 196 vélos de 11 types différents (Vélo cargo, trottinette électrique, VTT enfant...) et accessoires connexes (portes bébé, remorque enfant, casques, etc). La demande se concentre toujours essentiellement sur 3 produits : VTC, VAE et trottinettes électriques.

Les durées de location s'échelonnent de la demi-journée jusqu'à 7 jours et des équipements additionnels (casques, remorques) sont également proposés. En 2023, 2880 jours de location ont été enregistrés soit 1226 locations (soit +33% par rapport à 2019). Après la création de la location à la demi-journée en 2021, en 2023 la location mensuelle est ajoutée pour certains véhicules enregistrant une vingtaine de locations en 2023. Après une année post Covid, dont la fréquentation a été dopée par la réduction des déplacements possibles, le service location de courte durée semble se stabiliser avec une tendance haute, plutôt sur les longs week-ends, que les vacances.



LOCATION VAE DE COURTE DURÉE STAR

Année	Flotte disponible	1/2 jour.	1 jour	3 jours	7 jours	Nombre de jours de location
2019	196	22	542	154	253	2 786
2023	196	220	480	250	220	2 880

Source : Keolis Rennes.

L'OFFRE DE LOCATION VÉLO LONGUE DURÉE

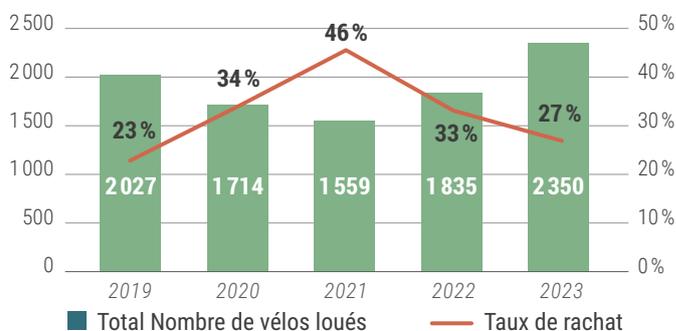
Au cours de l'année 2023, 2 350 vélos à assistance électrique (VAE) ont été mis en location longue durée, parmi lesquels on dénombre :

- ▶ 1 939 souscriptions de vélos par des particuliers ;
- ▶ 411 souscriptions de vélos par des entreprises.

Pour répondre à la demande, 860 VAE neufs, ont été acquis dont 827 vélos classiques et 33 vélos premiums, correspondant aux quantités prévues à la Délégation de Service Public pour 2023, auxquelles s'ajoute un reliquat de vélos (245) qui étaient prévus d'être livrés fin 2022, mais qui l'ont été début 2023. L'ensemble des vélos livrés en 2023 ont été mis en location sur l'année. Au cumul des locations aux particuliers, aux entreprises et des ventes de vélos aux particuliers, l'année 2023 est l'année où l'activité réalisée a été la plus forte depuis 2018. En complément, on dénombre 634 vélos revendus (dont 614 aux particuliers et 20 à des entreprises), ce qui continue de constituer un taux de rachat très élevé par les clients, proche de 50% (contre 25% dans les prévisions initiales).

Après la mise en service en septembre 2022, la location des cargos en longue durée affiche complet. 100% des cargos sont mis en location et le taux de rachat à la fin des premières locations est de 70%.

LOCATION VAE DE LONGUE DURÉE STAR



OBJECTIF 2030

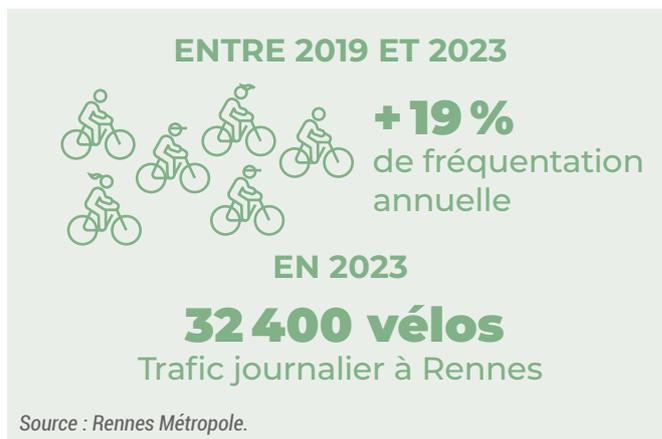


18. Évolution de la fréquentation cyclable

La fréquentation des cyclistes⁴ continue sa progression depuis 2019, de 95% entre 2019 et 2023 soit une hausse de 15800 vélos pour un total de 32 407 vélos en trafic moyen journalier en 2023 recensée sur la ligne écran voie ferrée (voir précision méthodologique ci-contre). 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.

La part du vélo classique reste majoritaire (60% de la fréquentation en 2023) mais depuis 2022, la part des VAE est de plus en plus marquée, représentant 29% du trafic des cycles ainsi que celle des trottinettes (9% du trafic).

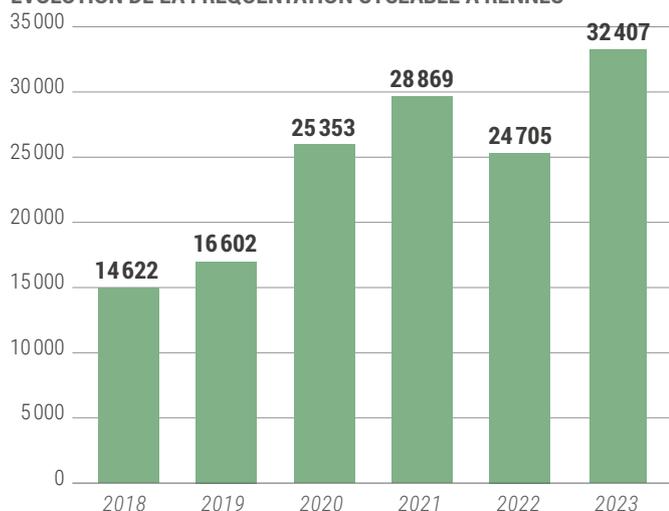
Les trafics vélo observés en 2023 sur la ligne de comptages en franchissement de la rocade rennaise comptabilisent en moyenne 7 000 passages journaliers, avec un trajet sur 2 réalisé en heure de pointe (contre 1 sur 3 sur la ligne écran voie ferrée).



Précision méthodologique

Depuis 2022, les points de mesure de la fréquentation cyclable ont évolué et afin de pouvoir reconstituer une évolution dans le temps, seule la ligne écran « Voie Ferrée » a été analysée. Elle représente à elle seule environ 50% du trafic total recensé sur Rennes.

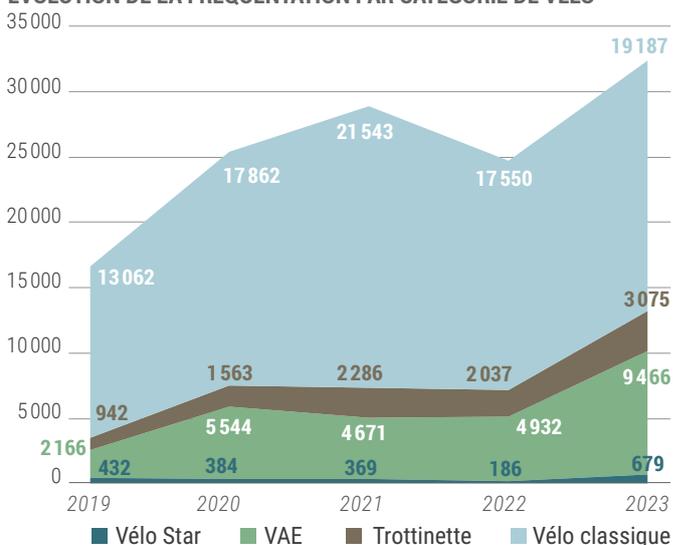
ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION CYCLABLE À RENNES*



* Comptages de la ligne écran Voie Ferrée.

Sources : Observatoire du vélo à Rennes - Rennes Métropole.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION PAR CATÉGORIE DE VÉLO



Sources : Observatoire du vélo à Rennes - Rennes Métropole.

4. Périmètre étudié dans le cadre de l'Observatoire du commerce centre-ville de Rennes : <https://www.audiar.org/publication/economie/commerce/les-chiffres-cles-du-commerce-dans-le-centre-ville-de-rennes-en-2024/>

19. Évolution de l'offre de stationnement payante et de la fréquentation journalière (Ville de Rennes)

Près de 16 000 places de stationnement payantes sont recensées en 2023 sur la ville de Rennes, réparties à 42% en une offre en parkings publics et 58% sur voirie. 50% de cette offre de stationnement payante est localisée dans le centre-ville de Rennes, dont 80% en parking public et 20% sur voirie, représentés principalement par de la réglementation en zone rouge (durée maximale de stationnement de 4 h, 6 h pour le stationnement en zone verte).

De manière générale, l'offre de stationnement payante est en hausse de près de 20% (soit environ 2500 places) depuis 2019, grâce à l'ouverture en janvier 2023 du nouveau parking public Hôtel-Dieu (305 places) et de l'extension du périmètre réglementé sur voirie.

EN 2023

16 000

places de stationnement payantes dans le centre-ville Rennais

+19% entre 2019 et 2023

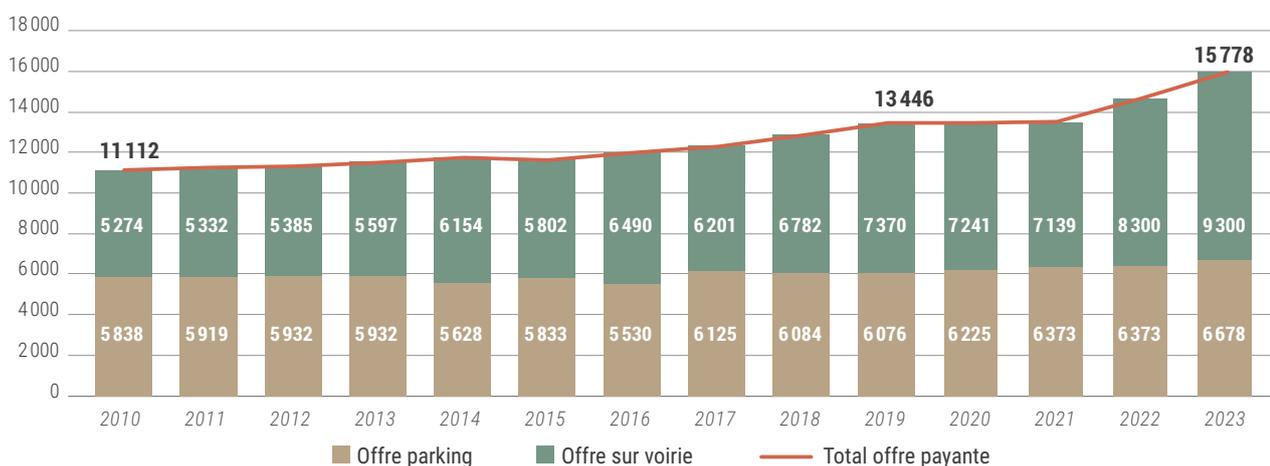
58%

de l'offre sur voirie

Source : Rennes Métropole.

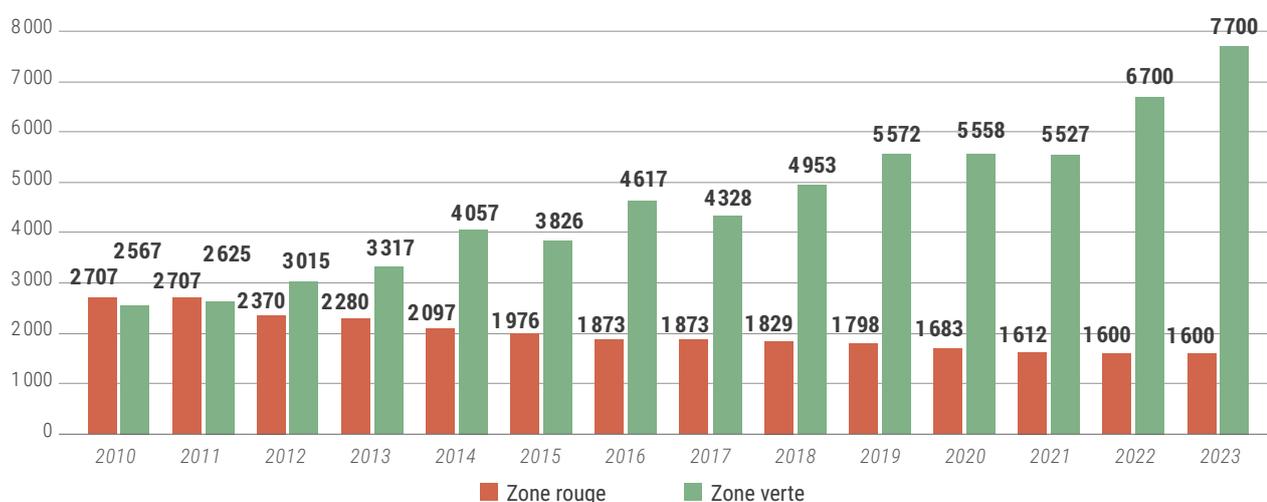
L'offre de stationnement en zone rouge reste stable depuis 3 ans après une baisse qui devrait reprendre, au gré des projets d'aménagement d'espaces publics qui se poursuivent (abords du métro, places de livraisons, arceaux vélos, végétalisation...), ou encore de mise aux normes (accessibilité, sécurisation des traversées piétonnes, PMR...).

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENTS PAYANTS SUR VOIRIE ET DANS LES PARKINGS –VILLE DE RENNES



Sources : Citédia - Rennes Métropole.

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENTS PAYANTS SUR VOIRIE PAR TYPE DE RÉGLEMENTATION - VILLE DE RENNES



* La donnée est arrondie à 50 places près depuis 2022.

Sources : Citédia - Rennes Métropole.

La mise en place en 2018 de la « dépenalisation » du stationnement sur voirie, a conduit à une importante évolution des pratiques.

Le taux de rotation est en baisse sur la zone rouge en 2023, à hauteur de 4,7 véhicules par place et par jour.

Après la baisse de l'occupation des places sur voirie en 2019 (augmentation du montant du forfait de post-stationnement), le taux d'occupation oscille entre 75% et 90% en zone rouge. Il s'établit à 83% en 2023, niveau satisfaisant qui induit un temps de recherche d'une place limité en période payante.

En 2023, la fréquentation journalière moyenne dans les parkings publics du centre-ville s'élève à 5000 usagers par jour (en baisse de 16% par rapport à 2022). Cette tendance s'explique par la mise en service de la ligne B du métro qui a capté des « parts de marché » pour l'accès au centre-ville.

Le nombre d'usagers horaires, c'est-à-dire détenteur d'un ticket pris à l'entrée des parkings publics payants du centre-ville s'élève à près de 2 millions au cours de l'année 2023.

Ce chiffre est en recul de plus de 20% par rapport à 2019 et de 10% par rapport à 2022. Le nombre d'usagers n'a jamais retrouvé son niveau d'avant crise sanitaire. Ce constat réside sans doute dans l'évolution des comportements d'achat comme le souligne l'étude nationale de Procos⁵.

L'offre disponible dans les parkings publics aux périodes les plus chargées de 2023 reste confortable mais disparate selon les parkings.

EN 2023

83%

Taux d'occupation

ENTRE 2019 ET 2023

- 21%

d'occupation des parkings payants
du centre-ville rennais

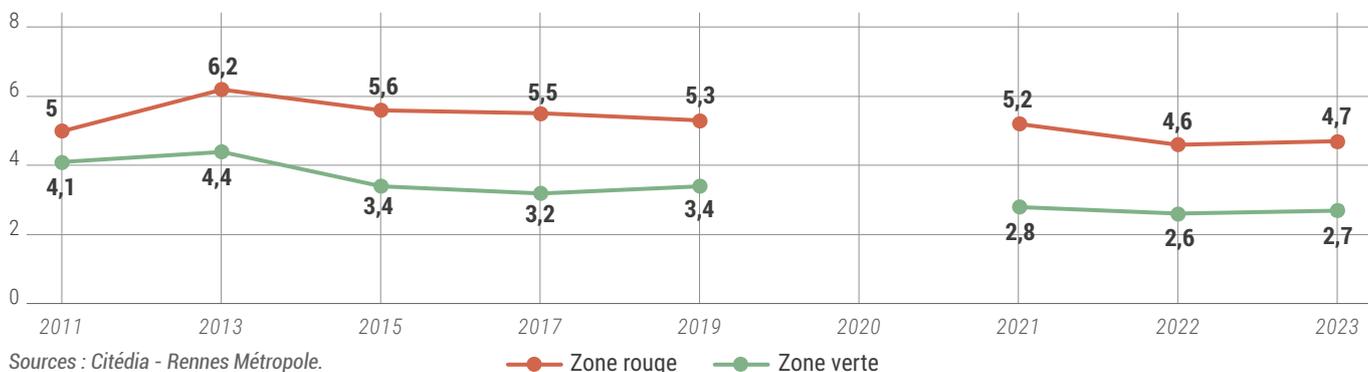
Sources : Rennes Métropole - Citédia.

Précision méthodologique

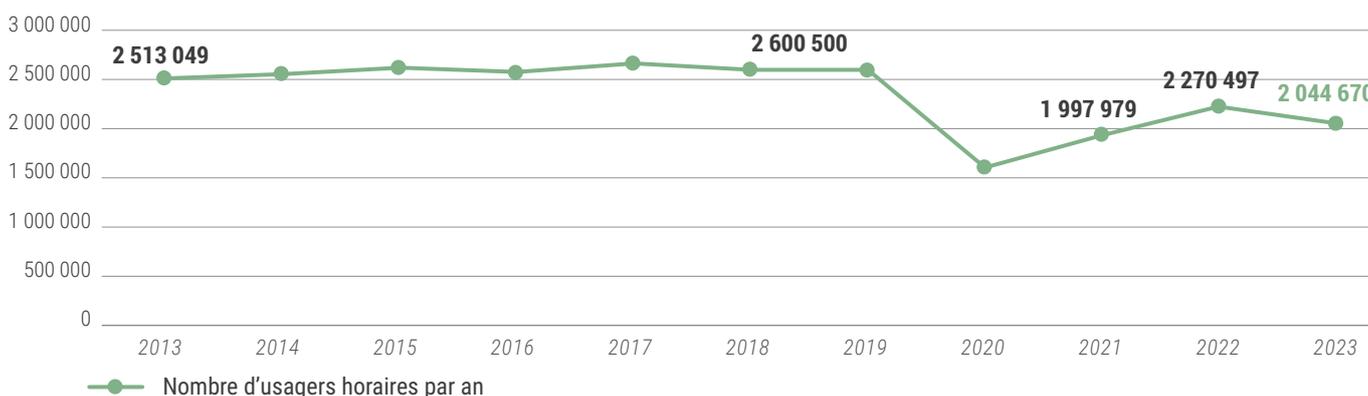
Le taux de rotation est le ratio entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées, sur une période donnée et le nombre de places autorisées. Il renseigne le nombre moyen de voitures ayant stationnées par place par jour. Le taux d'occupation est le ratio entre le volume de l'offre et celui de la demande autorisée. Il renseigne la part de l'offre effectivement utilisée.

⁵ Procos : fédération pour la promotion du commerce spécialisé, newsletter #69, février 2024.

ÉVOLUTION DES TAUX DE ROTATION PAR ZONE TARIFAIRE



FRÉQUENTATION DES PARCS EN OUVRAGE EN CENTRE-VILLE

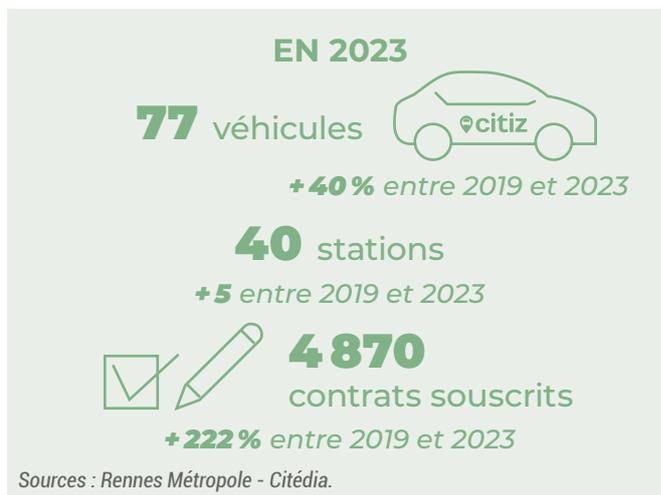


20. Évolution de l'offre de service d'autopartage

Citiz Rennes Métropole est le service public d'autopartage à Rennes depuis le 1^{er} 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 5 ans la flotte de véhicules a augmenté de 40% pour offrir 77 véhicules en 2023 répartis dans 40 stations. L'évolution de l'offre a entraîné une augmentation de la demande qui s'élève à 4 870 contrats souscrits en 2023.

À noter qu'entre 2019 et 2023, le service s'est doté :

- ▶ d'un ajout de 20 véhicules en Free-Floating ;
- ▶ d'une augmentation tarifaire réalisée en novembre 2022.



TARIFS DES VOITURES ESSENCES ET UTILITAIRES

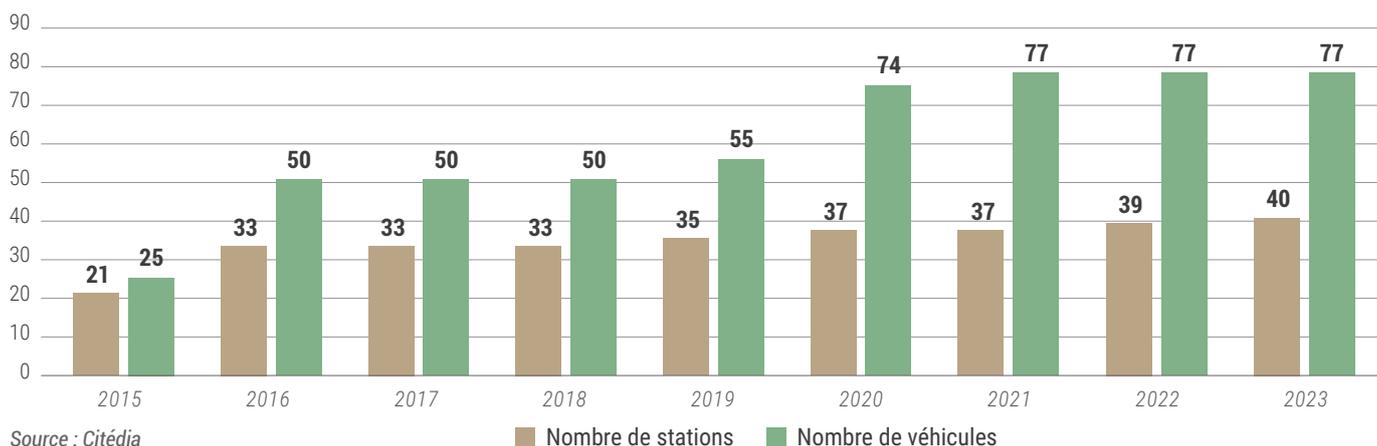
Durée d'utilisation et distance parcourue	AVEC ABONNEMENT			+	TARIF PAR KILOMÈTRE			+	SANS ABONNEMENT	
	Tarif par heure				Kilométrage inclus	0,20 €	Tarif par heure		Tarif par kilomètre	
	Jusqu'à 5 h.	Entre 5 et 10 h.	Plus de 10 h.							
 S	2,50 €	1,50 €	1 €	0,39 €	0,23 €	0,16 €	5 €	0,42 €		
 M	3 €	1,80 €	1,20 €	0,40 €	0,25 €	0,17 €	5,50 €	0,52 €		
 L	3,50 €	2,10 €	1,40 €	0,42 €	0,25 €	0,17 €	6 €	0,52 €		
 XL	4 €	2,40 €	1,60 €	0,52 €	0,31 €	0,21 €	6,50 €	0,72 €		
 	4,50 € / heure ou 45 € / jour			Kilométrage inclus		0,20 €	6 € / heure ou 60 € / jour	inclus jusqu'à 100 km, 0,20 € / km au-delà		

Citiz : location minimum d'1 heure puis par 1/4 d'heure.

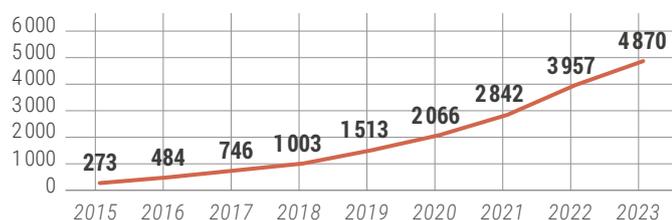
Yéa : 1^{er} quart d'heure incompressible (1,50 €) puis facturation à la minute (0,10 €), plafonné au tarif horaire de la catégorie S.

Source : Citédia.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE D'AUTOPARTAGE ENTRE 2015 ET 2023



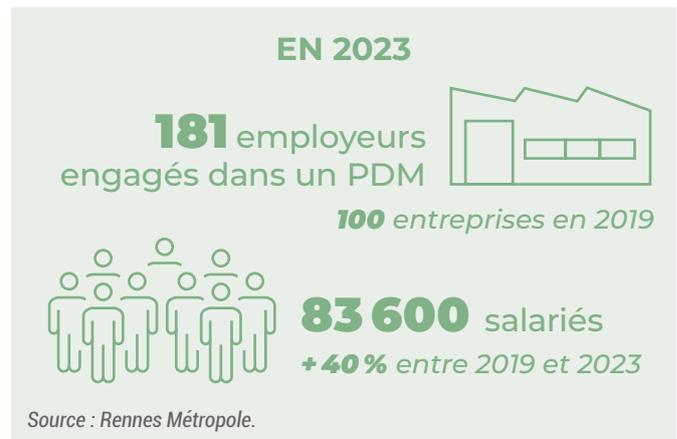
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRATS SOUSCRITS ENTRE 2015 ET 2023



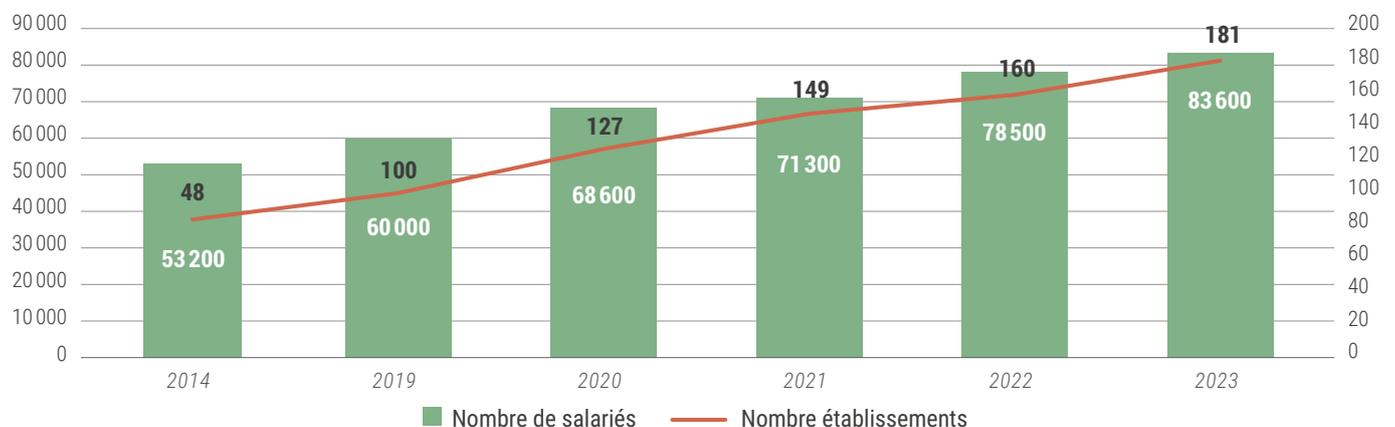
UN PDU QUI INCITE ET QUI ACCOMPAGNE

21. Nombre de salariés concernés par un Plan de Mobilité Employeur (PDM)

En 2023, 181 entreprises sont engagées dans un Plan de Mobilité Employeur (PDM) contre une centaine en 2019. Ainsi plus de 83 000 salariés sont concernés par un PDM en 2023, et représentent une augmentation de 40 % par rapport à 2019. Plus de 50 % de ces salariés bénéficient du label Mobil'Employeur, qui récompense les plans de mobilité les plus volontaristes des employeurs privés ou publics.



NOMBRE DE SALARIÉS CONCERNÉS PAR UN PDM



Source : Rennes Métropole.

Rennes Métropole poursuit son rôle d'animation et de sensibilisation dans le cadre du conseil en mobilité, à travers :

- ▶ des opérations de communication et de sensibilisation : campagnes d'affichage, défi Mobil'Acteurs et Petits Mobil'Acteurs ;
- ▶ la mise en place d'un club Plan de Mobilité regroupant les partenaires de la mobilité et les entreprises engagées dans un PDM, soit pour des formations (mettre en place un règlement de stationnement, l'indemnité kilométrique vélo, télétravail...), soit pour des échanges de bonnes pratiques.

La Métropole poursuit son soutien financier pour accompagner les entreprises dans les actions du PDM, en proposant notamment :

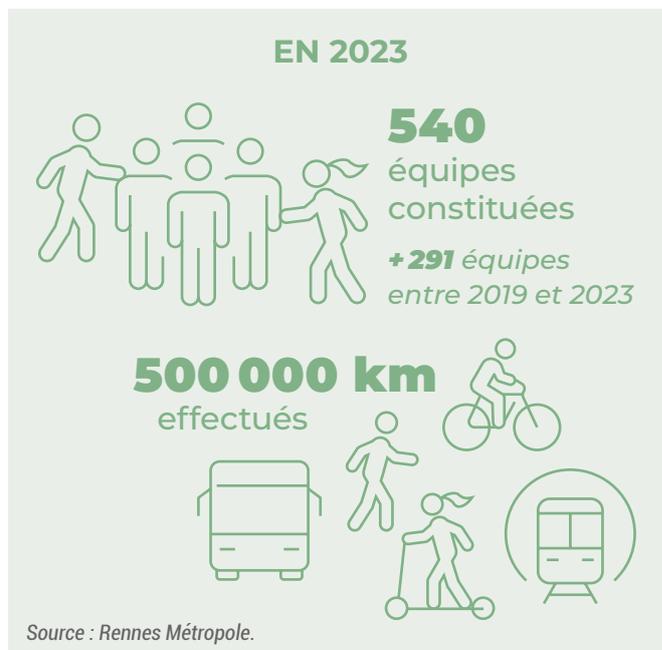
- ▶ une offre tarifaire pour les employeurs sur les services du réseau STAR (formules Business+ bus, métro et vélo et covoiturage) ;
- ▶ des animations mobilité gratuite dans les entreprises intéressées ;
- ▶ une tarification STAR réduite pour les salariés d'employeurs labellisés Déplacement durable ;
- ▶ des Kits d'animation permettant aux entreprises d'animer la semaine de la mobilité.

Bon à savoir :

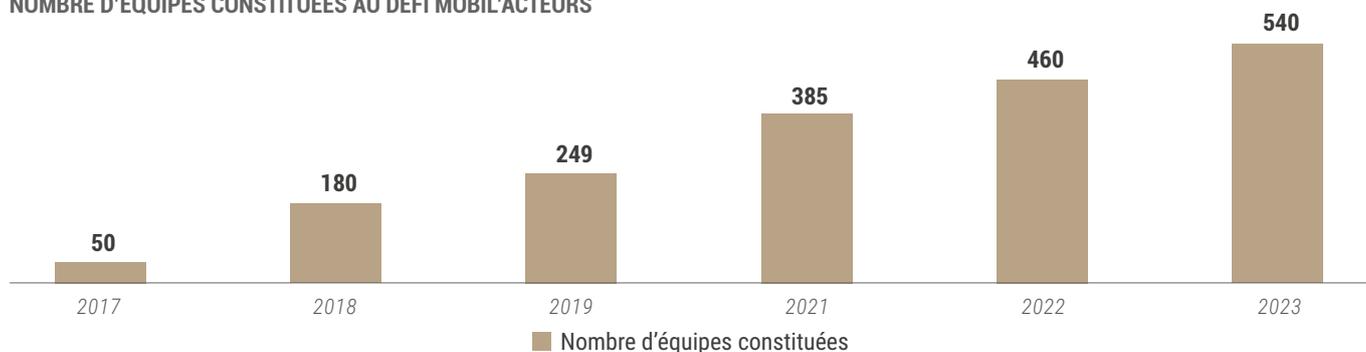
En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Rennes Métropole dispose de la compétence « Conseil en mobilité » auprès des entreprises à travers les ex-Plans de Mobilité Entreprises (PDE) devenus Plans de Mobilité Employeurs (PDM) depuis l'adoption de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) en 2019.

22. Nombre de participants au défi Mobil'acteurs

Dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, Rennes Métropole organise chaque année l'opération « Mobil'acteurs : le défi ! ». Les volontaires vont laisser leur voiture au garage pendant quinze jours et tester tous les modes de déplacement disponibles sur le territoire. L'objectif est de promouvoir les transports alternatifs à la voiture solo (vélo, bus, métro, trottinette, marche à pied, train... même le covoiturage compte !) et sensibiliser sur les émissions de CO₂ économisées en l'espace de deux semaines. En 5 ans le nombre d'équipes constituées est passé de 250 équipes en 2019 à 540 équipes en 2023 ayant participé au défi, représentant plus de 500 000 km réalisées en transports alternatifs. Ce défi est lancé également auprès des enfants dans le cadre de l'opération « Les Petits Mobil'Acteurs ». Elle a rassemblé en 2023 plus de 10 000 (4 700 élèves en 2019) réparties dans 56 écoles de la Métropole rennaise.



NOMBRE D'ÉQUIPES CONSTITUÉES AU DÉFI MOBIL'ACTEURS



Source : Rennes Métropole.

bouger dans la métropole et sa métropole

LES PETITS MOBIL'ACTEURS!

DU 30 SEPTEMBRE AU 13 OCTOBRE 2023

DEVIENS, AVEC LES COPAINS ET COPINES DE TA CLASSE ET DE TON ÉCOLE, **PETIT MOBIL'ACTEUR 2023**

- ✓ RÉCUPÈRE TON PASSEPORT
- ✓ FAIS VALIDER TON PASSEPORT
- ✓ ENREGISTRE TES TRAJETS

Grâce à tous tes trajets et à ceux de tes camarades, ton école fera peut-être partie des championnes de l'écomobilité de Rennes Métropole !

RENNES MÉTROPOLE

© Rennes Métropole.

S'APPUYER FORTEMENT SUR LES OPPORTUNITÉS OFFERTES PAR LE DIGITAL ET LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

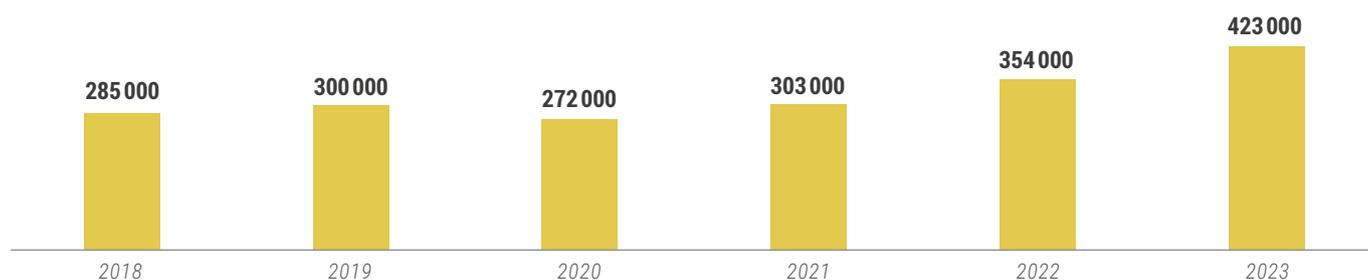
23. Nombre d'utilisateurs utilisant la carte KorriGo

98 000 cartes KorriGo ont été créées en 2023 (97 000 en 2019), dont près de 18 000 ont été commandées en ligne.

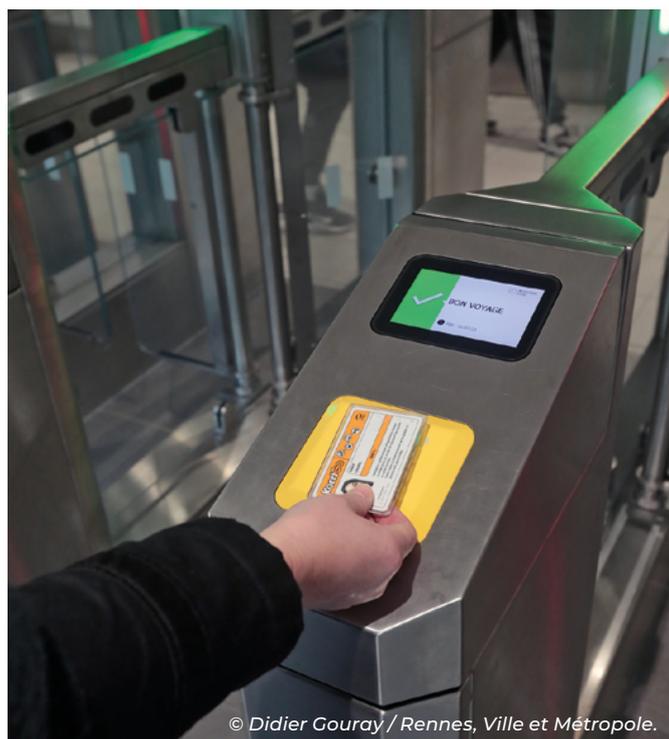
Le nombre de cartes KorriGo validées au moins une fois dans l'année sur le réseau STAR (abonnés et occasionnels) est en progression de 41% entre 2019 et 2023, pour atteindre 423 000 cartes validées au moins une fois dans l'année en 2023. 10% de cartes KorriGo validées concernent des clients non Star et cette part a augmenté de près de 20%. Cela peut s'expliquer par une fidélisation du nombre d'abonnés multimodaux et par le développement de la carte KorriGo en "carte services".



NOMBRE DE CARTES KORRIGO VALIDÉES AU MOINS UNE FOIS DANS L'ANNÉE SUR LE RÉSEAU STAR



Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.



© Didier Gouray / Rennes, Ville et Métropole.

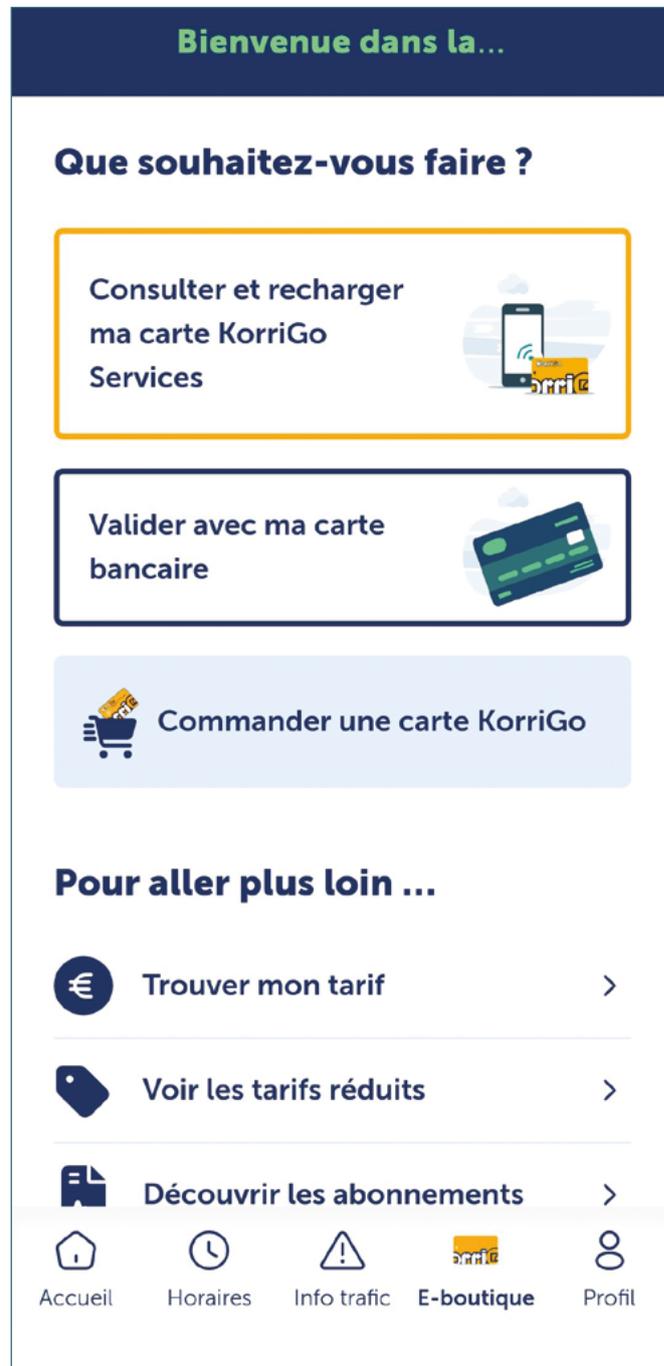
MENER DES TESTS ET DES EXPÉRIENCES SUR LA MÉTROPOLE

24. Suivi évolutif des expérimentations et innovations engagées

Des innovations sur le réseau urbain Star sont mises en œuvre depuis quelques années facilitant à la fois le parcours des usagers, à savoir :

- ▶ depuis fin 2021, la carte bancaire est traitée par le système billettique, et permet de circuler sur le réseau STAR par simple validation sans contact sur les valideurs dans les bus et le métro.
- ▶ depuis la rentrée scolaire 2023, il est possible de souscrire des abonnements par prélèvement automatique sur la e-boutique Star. En 2023, plus de 30 % des recettes sont encaissées sur canaux "digitaux" (e-boutique ou validation par carte bancaire) ;
- ▶ en 2023, l'intégration dans le référentiel STAR des données d'accessibilité « Handimap » permettant d'améliorer la qualité des cheminements piétons dans les itinéraires proposés aux voyageurs sur les médias digitaux du réseau. En intégrant également les données de covoiturage Ouestgo, de pistes cyclables Géovélo, d'offre TER et Cars BreizhGo, STAR l'appli devient progressivement la solution "MaaS" du bassin rennais ;
- ▶ en 2022, pour accompagner les personnes ne pouvant effectuer le geste de validation à l'utilisation des portillons dans le métro, un système d'ouverture via une détection automatique d'un badge est installé au premier semestre. L'accessibilité des médias digitaux est également développée, via la mise en ligne d'un nouveau site web star.fr, ainsi que l'intégration de fonctionnalités spécifiques au sein de STAR, l'appli. Enfin, des opérations spécifiques « réseau STAR à hauteur d'enfants » sont mises en place en 2022, avec par exemple l'installation de pupitres-jouets à l'avant des rames de la ligne a ;
- ▶ en 2022, il devient possible d'acheter sur star.fr des titres payés par prélèvement automatique. Au global sur l'année, 14 % des recettes du réseau sont encaissées sur des canaux digitaux. Une plateforme de co-construction avec les usagers est lancée en septembre, « La Fabrique Citoyenne des services STAR ». Elle permet d'interagir avec les citoyens lors du lancement de la ligne b et du nouveau réseau, mais aussi par exemple de créer un « lab » des innovations digitales.

INTERFACE DE L'APPLICATION MOBILE STAR



Source : site internet, Keolis Rennes.

B PRIORITÉ

**Garantir une mobilité pour tous
en contribuant à l'amélioration
de la santé publique, notamment
par l'amélioration de la qualité de l'air
et la « transition énergétique »**

**OBJECTIFS
ATTENDUS
À HORIZON
2030**

Améliorer la qualité de l'air et la santé publique et garantir une mobilité pour tous.

Accélérer la transition énergétique des mobilités. Développer la mobilité pour tous.

Maîtriser la congestion pour le trafic de transit régional/national ainsi que sur la seconde ceinture métropolitaine.

Hiérarchiser les voies routières pour sécuriser et partager.

Promouvoir une qualité de vie locale qui s'appuie sur le développement des modes actifs.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA SANTÉ PUBLIQUE POUR GARANTIR UNE MOBILITÉ POUR TOUS

25. Répartition et évolution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

En 2019, le secteur des transports routiers sur Rennes Métropole représente près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre (GES), soit 44% des émissions, tandis qu'à l'échelle de la Bretagne, il est de 31% derrière le secteur de l'agriculture avec 40% des émissions totales. D'après la modélisation ISEA, les émissions locales de gaz à effet de serre ont augmenté de 3% entre 2010 et 2019 à Rennes Métropole, soit environ 60 000 tonnes équivalent CO₂ (teqCO₂). En considérant l'année 2020, très spécifique à cause du contexte sanitaire, les émissions ont baissé de 2%. Ces émissions sont à replacer dans un contexte de forte croissance démographique : entre 2010 et 2019, rapportées à l'habitant, elles ont baissé de près de 8% (13% entre 2010 et 2020).

Cette hausse des émissions n'est pas homogène selon les secteurs. La période de chauffe de l'année 2010 ayant été particulièrement rigoureuse, les émissions liées au chauffage des bâtiments ont eu tendance à baisser entre 2010 et 2019 (soit les secteurs résidentiel et tertiaire).

A l'inverse, les émissions liées à la mobilité ont augmenté de 6% entre 2010 et 2019 (calculées à partir des estimations réalisées par le bureau PTV de l'évolution des km parcourus entre 2010 et 2018 sur Rennes Métropole). Mais rapportées à l'habitant, elles ont baissé de près de 2% entre 2010 et 2019.

ÉVOLUTION 2010-2019



+ 6%
d'émissions de GES
observées pour
le secteur des transports routiers

Source : ISEAV5.2 Air Breizh.

OBJECTIF 2030

- 38%
des émissions
de GES pour
le secteur des transports
par rapport à 2010



Précision méthodologique

La source de données utilisée est l'inventaire spatialisé des émissions atmosphériques (ISEA V 5.2), développé par Airbreizh. Réalisée à partir de sources de données diverses, la modélisation permet de suivre dans le temps les rejets de polluants dans l'atmosphère, qu'ils soient d'origine naturelle ou anthropique. En intégrant le suivi des émissions locales de gaz à effet de serre (GES) du territoire, l'inventaire doit devenir, à terme, l'outil de référence pour suivre certains objectifs fixés par la métropole dans le cadre de son PCAET.

Les émissions de Gaz à effet de Serre traitées dans ISEA concernent les scopes 1 et 2, c'est-à-dire les émissions directes du territoire (comme celles liées au chauffage au gaz dans les bâtiments, ou celles

liées à la combustion des carburants dans les véhicules), et les émissions indirectes liées à la production/transformation d'énergie (comme la consommation de gaz dans les réseaux de chaleur publics).

Les sources de données utilisées en entrée de modèle pour ISEA étant parfois différentes de celles structurées ou redressées par l'Audiar pour suivre les objectifs du PCAET de la métropole, des différences peuvent parfois apparaître dans les résultats de la modélisation par rapport à ce qui est observé finement sur le territoire. Ces nouvelles données nécessitent donc encore une expertise complémentaire, notamment pour comprendre les raisons de certaines évolutions.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) LIÉES AUX TRANSPORTS ROUTIERS SUR RENNES MÉTROPOLE

TONNES ÉQUIVALENT CO₂

TONNES ÉQUIVALENT CO₂/HAB.

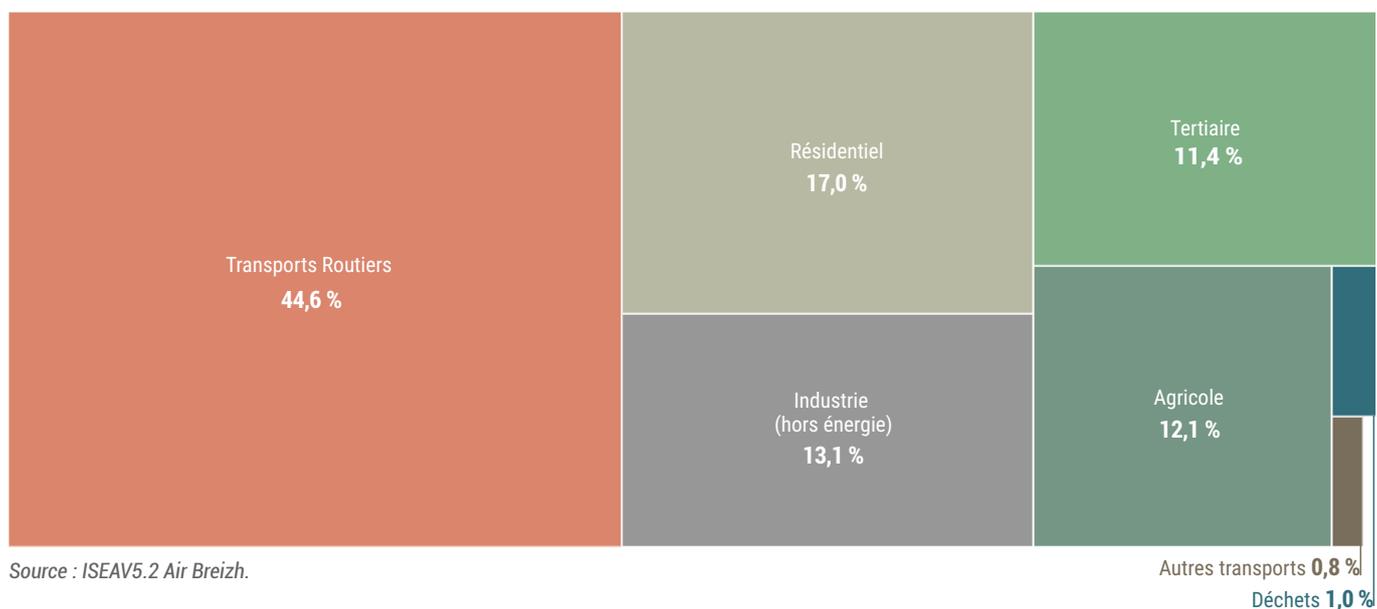


■ Émissions GES transports routiers [axe de gauche]

■ Émissions GES (transports) par habitant sur Rennes Métropole (population municipale INSEE) [axe de droite]

Sources : ISEAV5.2 Air Breizh - INSEE.

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) PAR SECTEURS EN 2019 SUR RENNES MÉTROPOLE



Source : ISEAV5.2 Air Breizh.

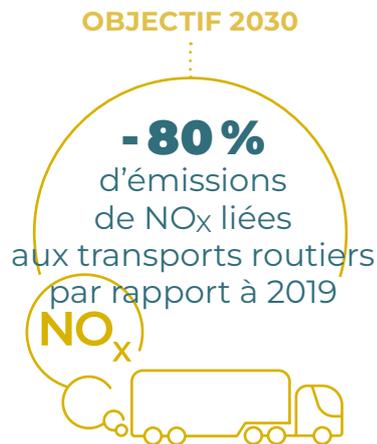
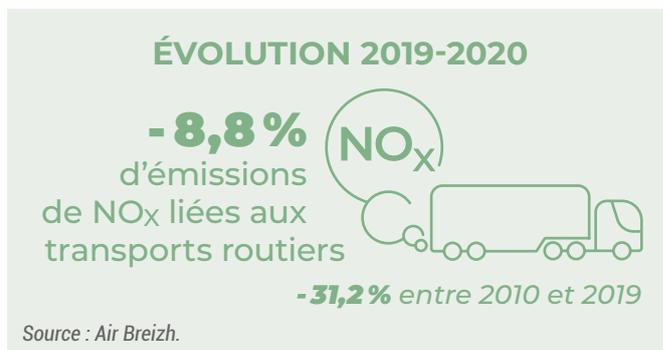
26. Concentration moyenne annuelle de NO_x dans l'air

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

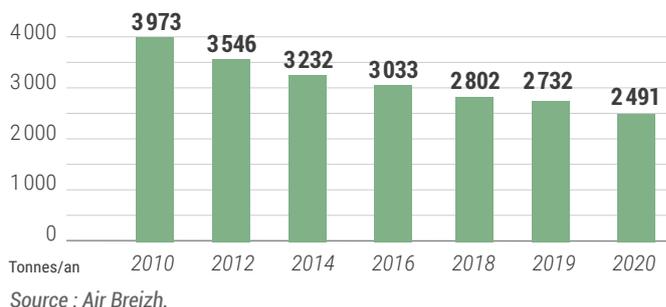
Les oxydes d'azotes (NO_x) sont essentiellement dus à des processus de combustion, le plus souvent localisés (carburants, gaz, bois). Ne résultant pas majoritairement de transferts atmosphériques à longue distance, les oxydes d'azote sont donc des polluants de proximité. Les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) sont plus élevées en milieux urbains (plus particulièrement le long des axes à fort trafic), et les deux pics horaires sont corrélés aux heures de pointe des déplacements. Ce polluant est d'ailleurs considéré comme traceur du trafic routier.

Les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) mesurées par les stations de la ville de Rennes ont eu tendance à baisser entre 2010 et 2023. Après une forte baisse en 2020 liée à la situation sanitaire, les concentrations ont légèrement augmenté en 2021 et 2022, puis ont de nouveau baissé en 2023 (station Les Halles). Les valeurs restent néanmoins inférieures à celles de 2019. Elles sont au-dessus de la valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), mais la limite réglementaire actuelle n'a plus été dépassée depuis 2014. Depuis 2023, une nouvelle station de fond mesure les NO₂, dans le parc du Tabor à Rennes. Pour cette station, la valeur 2023 est inférieure à la valeur guide de l'OMS.

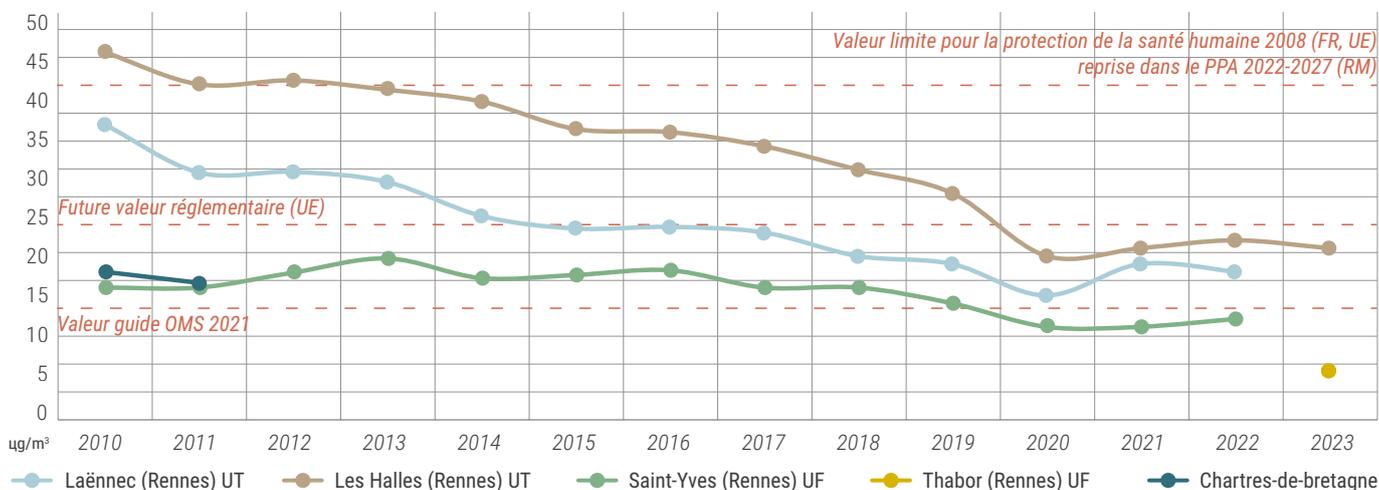
Le total des émissions d'oxydes d'azote est élevé, du fait du trafic important (le transport routier contribue à 66% des émissions en 2019, contre 50% à l'échelle régionale). Entre 2010 et 2019, elles ont baissé de 24% (31% pour le secteur routier), essentiellement du fait de l'amélioration des motorisations des véhicules et des actions menées sur la réduction des trafics en zone urbaine. En 2030, les normes européennes devraient à nouveau se renforcer, avec un abaissement du seuil réglementaire à 20 µg/m³.



ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS TOTALES DE DIOXYDES D'AZOTE SUR RENNES MÉTROPOLE POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS



MESURES DES CONCENTRATIONS EN DIOXYDE D'AZOTE SUR RENNES MÉTROPOLE (MOYENNE ANNUELLE PAR STATION)



27. Concentration moyenne annuelle d'O₃ dans l'air

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

L'ozone est un polluant secondaire (il n'est pas directement émis dans l'atmosphère), et se forme par réaction chimique à partir d'autres polluants, comme les oxydes d'azotes et les composés organiques volatils. Les pics ont généralement lieu en saison estivale, avec un fort ensoleillement et des températures élevées.

Les concentrations sont moins élevées à Rennes que sur les autres grandes agglomérations bretonnes, car les niveaux d'ozone sont plus élevés en milieu rural qu'en milieu urbain (où le monoxyde d'azote-NO, émis par le trafic, détruit l'ozone, ce qui a pour effet de baisser les niveaux en ville). Une hausse des concentrations moyennes est néanmoins observée depuis plusieurs années, comme au niveau régional, en partie liée aux étés de plus en plus chauds générés par le dérèglement climatique.

Pour la protection de la santé, la réglementation fixe un seuil de 120 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur 8h, à ne pas dépasser plus de 25 jours par an en moyenne sur 3 ans (valeur cible). En 2022, 5 dépassements par an (en moyenne sur 3 ans) ont été mesurés sur les stations rennaises, ce qui reste bien inférieur au seuil réglementaire.

DEPUIS 2010

0 dépassement de la valeur cible depuis 2010

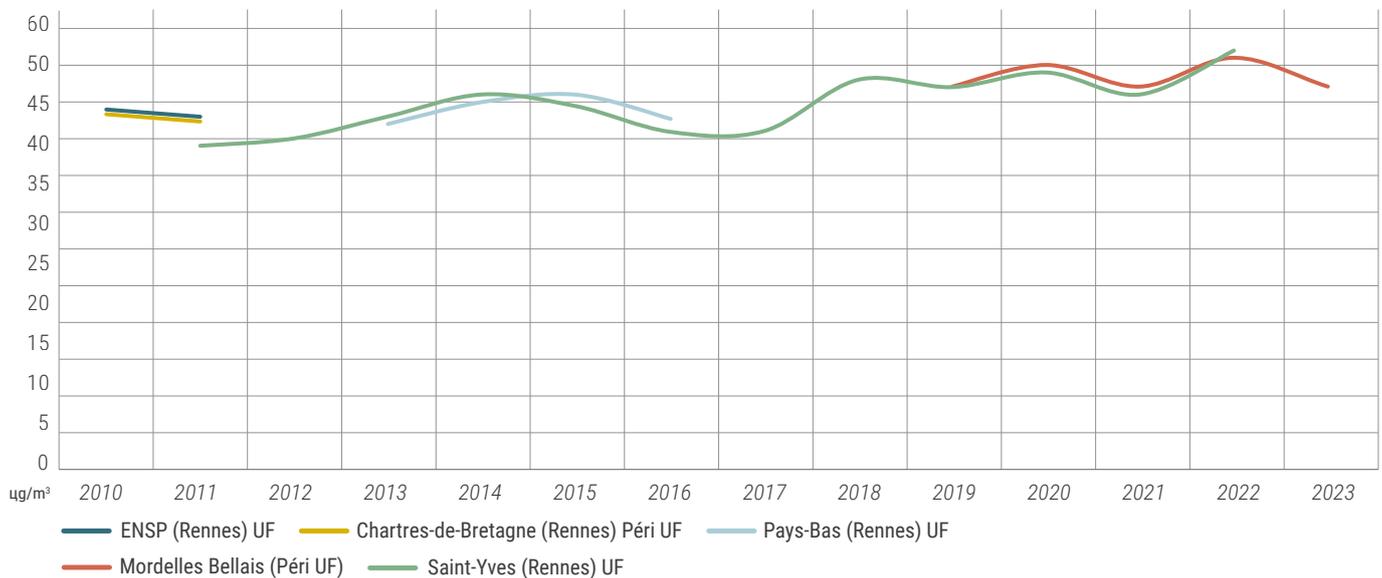
Source : Air Breizh.

Précision méthodologique

Le suivi du PCAET de Rennes Métropole, pour la qualité de l'air, s'appuie sur deux outils de référence complémentaires pour apprécier la tenue des objectifs pour chaque polluant :

- 1) Les mesures des stations du réseau de surveillance d'Air Breizh, qui permettent de connaître, grâce à des stations de mesures fixes, fiables et précises, la valeur moyenne annuelle de la concentration d'un polluant donné,
- 2) L'inventaire spatialisé des émissions (ISEA) permettant de modéliser les volumes théoriques des polluants émis sur le territoire de Rennes Métropole. Pour l'analyse des chiffres de la qualité de l'air issus de la modélisation ISEA, 2019 est l'année de référence, 2020 étant spécifique à cause de la crise sanitaire.

MESURES DES CONCENTRATIONS EN OZONE SUR RENNES MÉTROPOLÉ (MOYENNE ANNUELLE PAR STATION)



Source : Air Breizh.

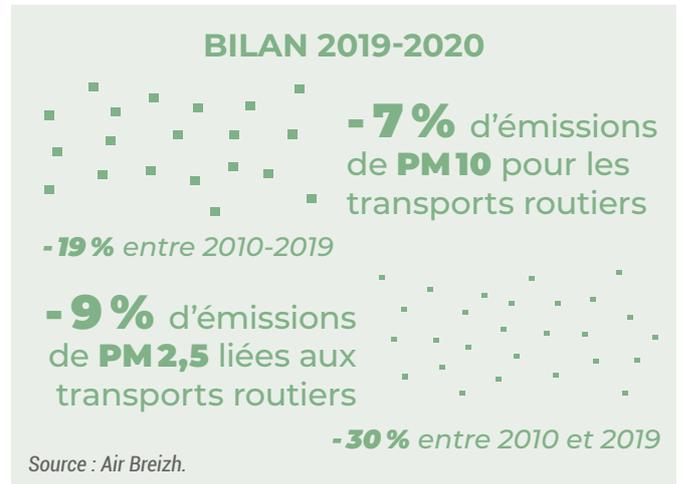
28. Concentration moyenne de PM10, PM2,5 dans l'air et total des émissions

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

Les particules fines PM10 et PM2,5 ont des diamètres respectivement inférieurs à 10 et 2,5 µm. D'origine naturelle ou liées à l'activité humaine, les premières sont majoritairement dues au transport routier, à l'agriculture, au chauffage bois et aux chantiers BTP, tandis que les secondes sont surtout liées aux transports routiers et au chauffage bois. Les variations saisonnières sont marquées pour les particules : les pics sont enregistrés l'hiver et au printemps lorsque les émissions sont plus importantes et que les conditions météorologiques sont défavorables à la dispersion des polluants. À noter que les particules fines ne sont pas produites uniquement en local et qu'une part non négligeable peut être d'origine exogène.

Les stations de la ville de Rennes enregistrent, depuis dix ans, une baisse sensible des concentrations de PM10 et PM2,5. Pour les premières, une tendance baissière est observée depuis 2014, et la valeur moyenne annuelle est inférieure à 20 µg/m³ pour les trois stations depuis 2017 (valeur reprise dans le PPA de Rennes Métropole). Pour les PM2,5, les concentrations mesurées sont de l'ordre de 10 µg/m³. Elles demeurent très inférieures à la valeur limite réglementaire de 25 µg/m³, et se stabilisent autour de 10 µg/m³, tandis que le seuil recommandé par l'OMS en 2021 est de 5 µg/m³.

En 2019, 31% des PM10 sont liées au transport routier, contre 14% à l'échelle régionale. L'agriculture est en revanche moins concernée (18%, contre 44% en Bre-



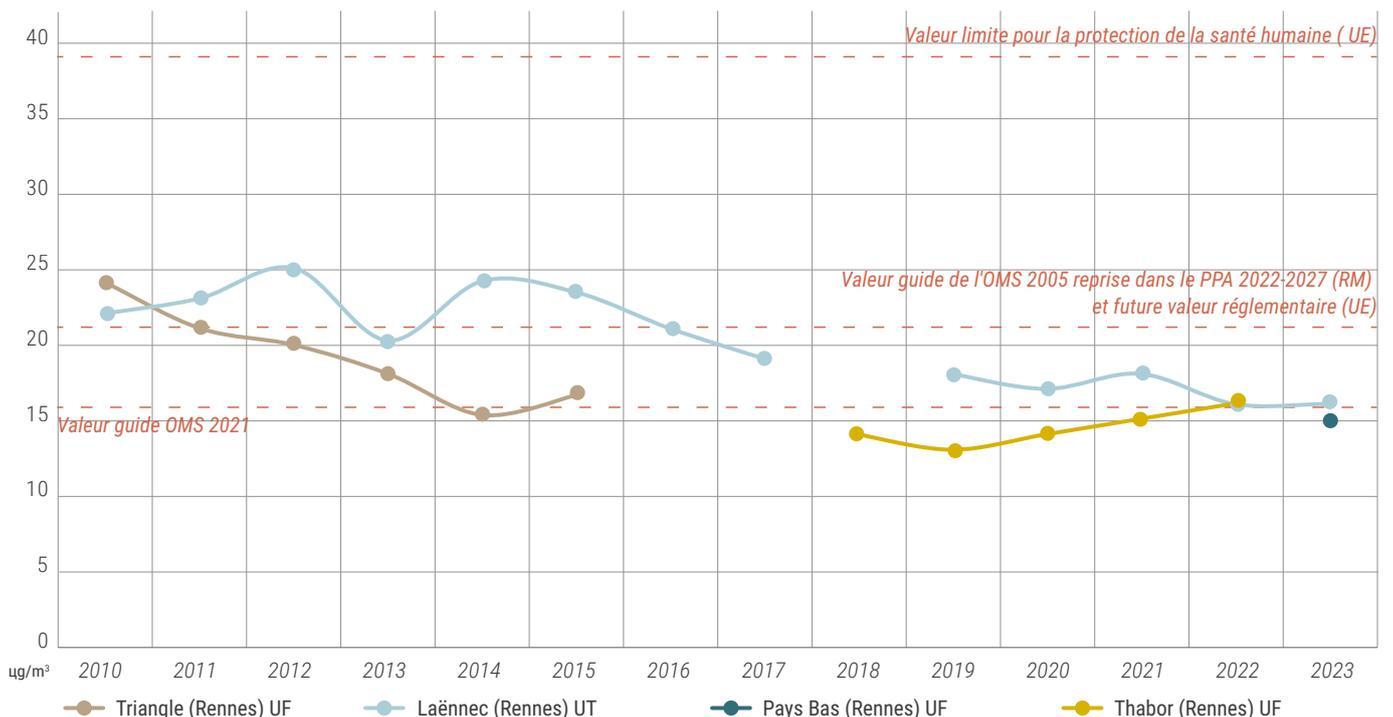
OBJECTIF 2030

-10% d'émissions de PM10 liées aux transports routiers par rapport à 2019



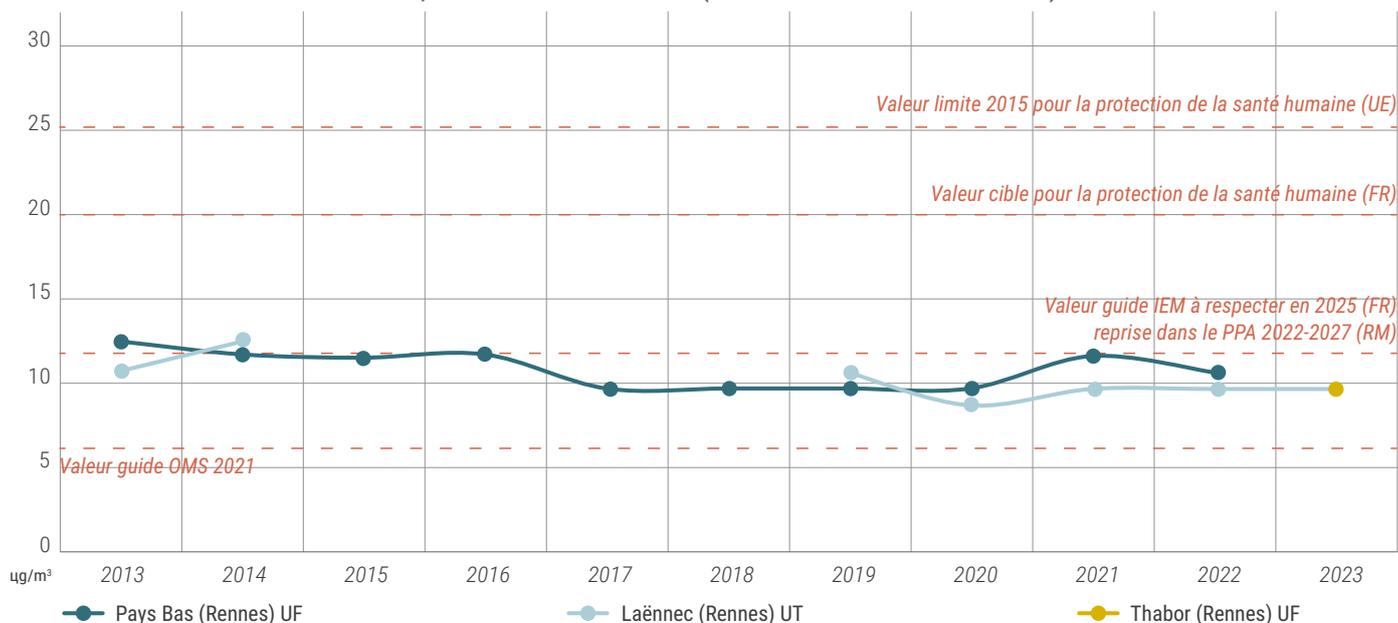
tagne). Pour les PM2,5, l'impact du transport est également important (30% des émissions, contre 17% en Bretagne). Entre 2010 et 2019, les émissions totales de PM10 et PM2,5 ont respectivement baissé de 13% et 16%.

MESURES DES CONCENTRATIONS EN PM 10 SUR RENNES MÉTROPOLE (MOYENNE ANNUELLE PAR STATION)

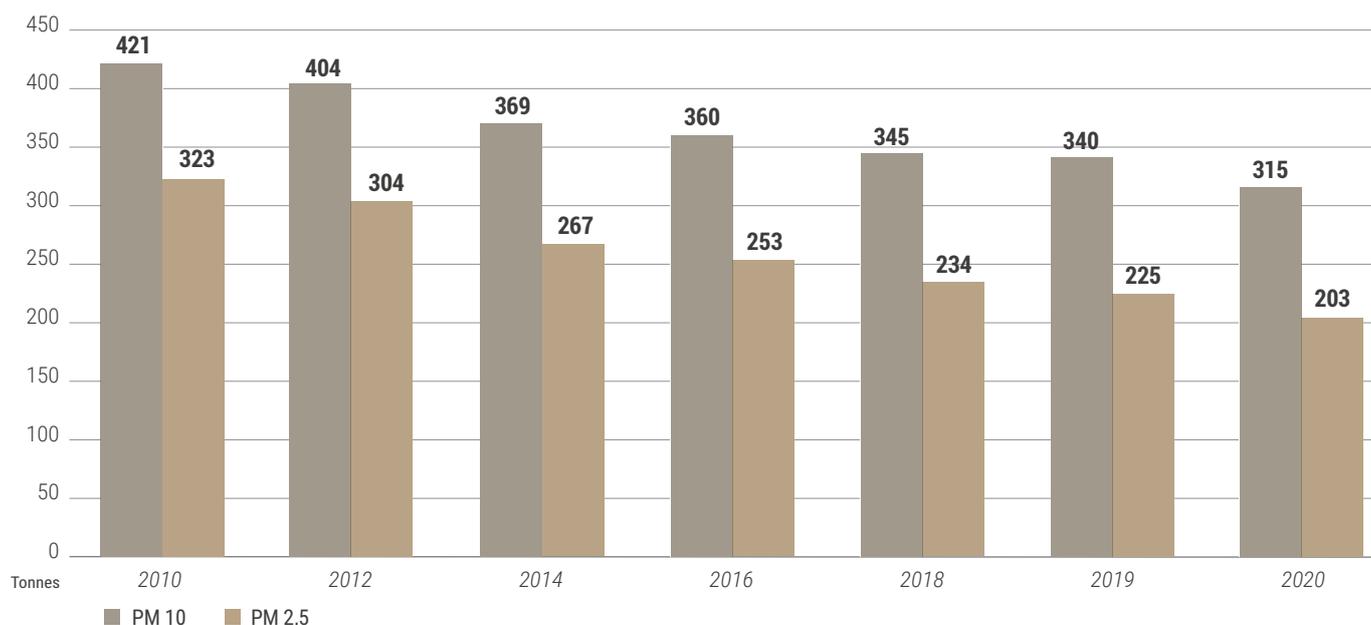


Source : ISEA V5 Air Breizh.

MESURES DES CONCENTRATIONS EN PM 2,5 SUR RENNES MÉTROPOLE (MOYENNE ANNUELLE PAR STATION)



ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE PM 10 ET PM 2.5 SUR RENNES MÉTROPOLE POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS



À noter :

Rennes Métropole a fait appel à l'Inéris (laboratoire agréé COFRAC) pour réaliser une campagne de mesures certifiées de la ligne a du métro début 2021. Sur l'ensemble des 15 stations de la ligne a, les valeurs sont égales (pour les PM 2,5) ou inférieures (pour les PM10) aux nouvelles recommandations de l'OMS pour l'air extérieur, sur 24 h continues. Les mêmes mesures réalisées sur la ligne b en 2023 confirme ces bons résultats.

29. Nombre de jours de dépassement des seuils en cas d'épisodes de pollution

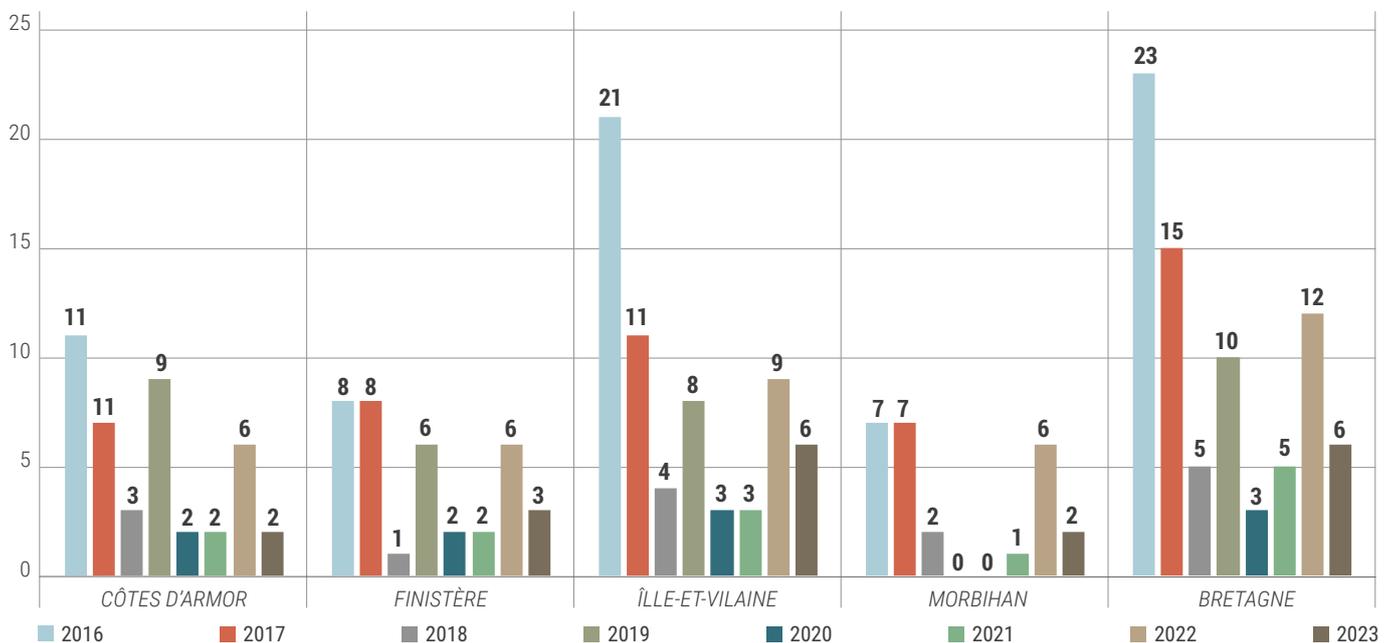
INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

Le nombre de jours par an concernés par un épisode de pollution est plus élevé en Ille-et-Vilaine que dans les autres départements bretons. Entre 2016 et 2019, il a très largement baissé, passant de 21 à 8 jours dans l'année. Après un pic post-Covid, le nombre de jours de dépassement a diminué passant à 6 jours en 2023 (contre 9 en 2022). L'Ille-et-Vilaine se situe dans la moyenne bretonne mais reste le département breton le plus marqué par les épisodes de pollution.

Précision méthodologique

Les épisodes de pollution concernent les trois polluants réglementaires NO₂, O₃ et PM₁₀.

NOMBRE DE JOURS PAR AN CONCERNÉS PAR UN ÉPISODE DE POLLUTION DEPUIS 2016



Source : Air Breizh.

30. Évolution de l'indice de la qualité de l'air (indice ATMO)

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

L'indice ATMO s'applique à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants et synthétise, à partir d'une classification en six classes, l'état de la qualité de l'air. Son calcul repose sur les concentrations atmosphériques de plusieurs polluants : les particules fines (PM10 et PM2,5), le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et le dioxyde de soufre (SO₂).

Sur Rennes Métropole, aucun jour « Extrêmement mauvais » n'a été enregistré depuis 2017. Entre 2018 et 2023, le nombre de jours « moyens » et « dégradés » est resté globalement stable.



EN 2023

0 jour avec l'indice ATMO très mauvais ou extrêmement mauvais

290 jours de qualité moyenne ou bonne

Source : Air Breizh.

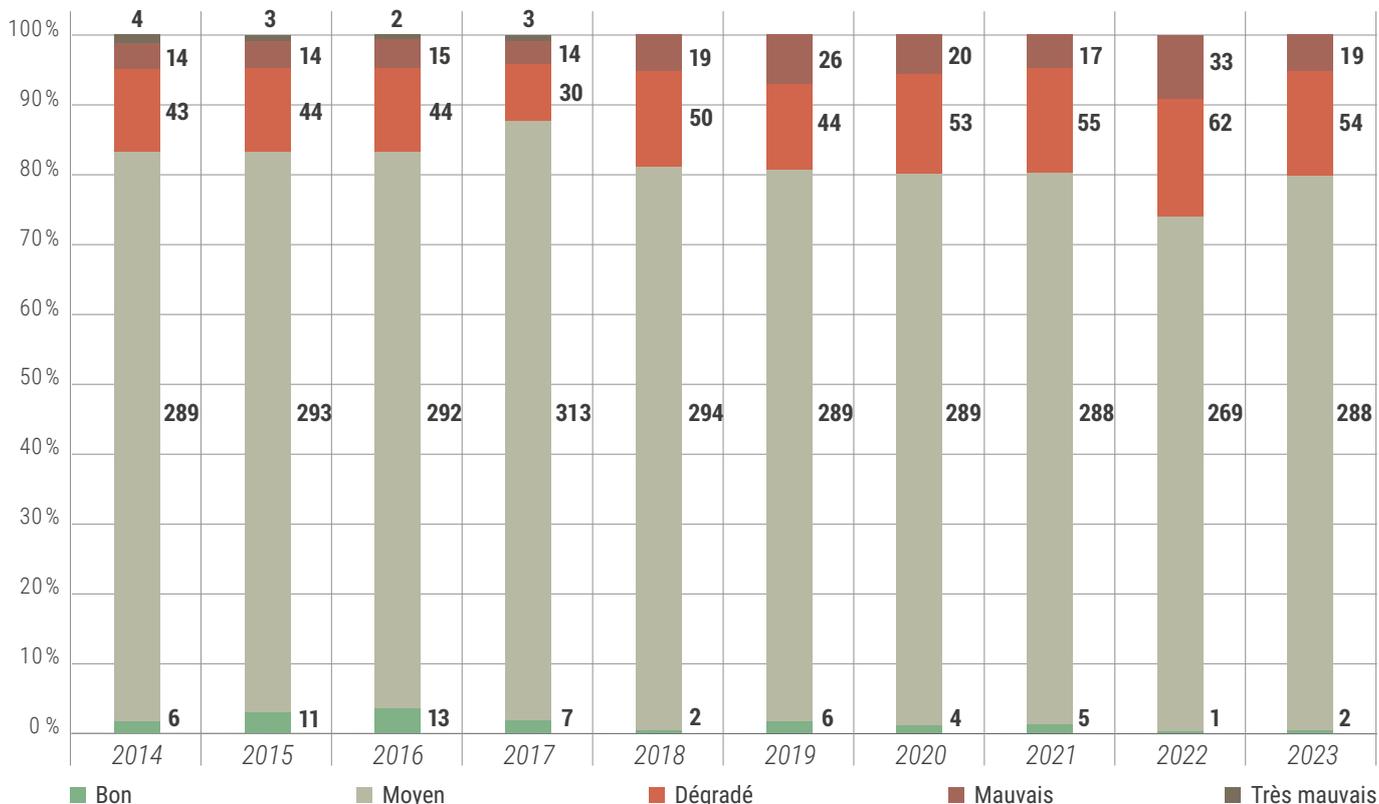
Précision méthodologique

Créé en 1994, l'indice ATMO a été révisé au 1^{er} janvier 2021, de manière à fournir une information plus représentative de la qualité de l'air.

Depuis cette date, il intègre les particules fines PM2,5, aux effets sanitaires avérés. De manière à pouvoir comparer les années entre elles, l'indice a donc été recalculé sur les années précédentes, à partir de la nouvelle méthode 2021.

Source : Atmo France 2021.

ÉVOLUTION DE L'INDICE ATMO (MÉTHODE 2021) SUR RENNES MÉTROPOLE (JOURS/ANNÉE)



Source : Air Breizh.

ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES MOBILITÉS

31. Part de la flotte et des voyages décarbonés sur le réseau Star

INDICATEUR COMMUN AVEC LE PCAET

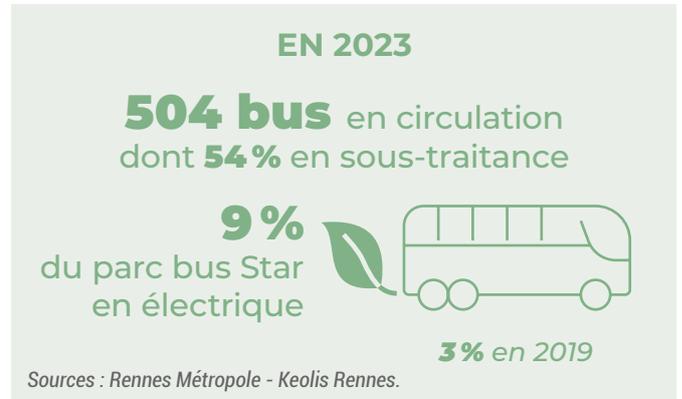
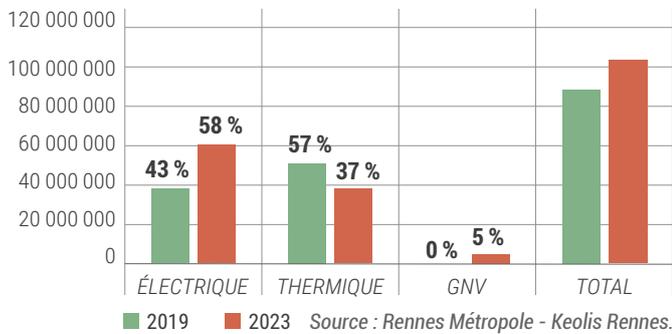
Rennes Métropole poursuit progressivement le renouvellement de sa flotte avec un objectif d'avoir une flotte 100% à énergie propre à horizon 2030, en électrique pour les lignes urbaines et au gaz naturel (GNV) pour les bus des lignes métropolitaines.

En 2023, le parc de matériel roulant bus est composé de 232 véhicules et 272 bus en sous-traitance, soit 504 bus en circulation sur le réseau Star.

24 bus électriques sont en circulation pour les lignes urbaines en 2023 (soit 9% du parc), 97 sont prévus d'ici fin 2025. 98 bus au gaz (GNV) circulent pour les lignes métropolitaines en 2023 (et représentent 36% du parc). L'âge moyen du parc atteint 11,5 ans et se maintient par rapport à 2022 avec l'arrivée des nouveaux véhicules électriques.

En 2023, 58% des voyages du réseau Star, soit 37,8 millions de voyages, sont réalisés en mode électrique, en majorité sur les lignes a et b du métro.

PART DE VOYAGES DU RÉSEAU STAR RÉALISÉ EN MODE ÉLECTRIQUE

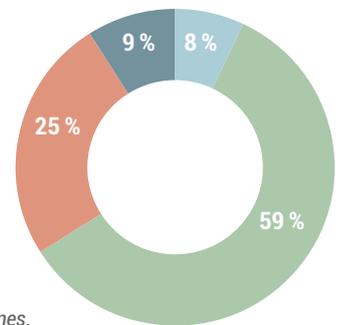


Pour aller plus loin :

► NORMES EURO D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS : <https://www.ecologie.gouv.fr/normes-euros-demissions-polluants-vehicules-lourds-vehicules-propres>

RÉPARTITION DU PARC STAR PAR TYPE DE NORME ANTI-POLLUTION EURO EN 2023

- Euro 3
- Euro 5
- Euro 6
- Électrique



32. Nombre d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

En 2018, Rennes Métropole a transféré la compétence « Infrastructure de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables » au Syndicat Départemental de l'Énergie d'Ille-et-Vilaine (SDE35) qui a développé un réseau de bornes de recharges pour véhicules électriques ouvertes au public. En 2023, ce sont près de 500 points de recharge qui ont été déployés en Ille et Vilaine. Sur le territoire de Rennes Métropole, le SDE 35 assure la gestion de près de 50 points de charge en 2023, principalement à recharge lente. En complément, l'exploitant Citédia déploie des points de charge dans huit parkings de la Ville (Arsenal, Chézy-Dinan, Gare Sud, Hoche, Kléber, Les Lices, De Gaulle-Gare (2021) et parking Hôtel Dieu (2024). Ainsi, il propose plus de 65 points de charge pour les usagers qui restent stationnés sur des durées relativement longues.

Les 3 P+R du métro ligne b sont équipés de prises électriques à charge lente (5% des places équipées). Conformément à la loi LOM, il en sera de même pour les 5 autres P+R du réseau STAR d'ici fin 2025

NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUES SUR RENNES MÉTROPOLE EN 2023-2024

BORNES	GESTIONNAIRES	NOMBRE DE SITES	NOMBRE DE POINTS DE CHARGE
Bornes publiques	SDE 35	23	49
Bornes avec accès réservé	CITÉDIA	8	65
Bornes avec accès personnel	VILLE DE RENNES	4	4

Sources : SDE 35 - Citédia.

Pour aller plus loin :

► LE SCHÉMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES (SDIRVE) POUR LE DÉPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE est téléchargeable sur le site du SDE 35 : <https://www.sde35.fr>

Il constitue la feuille de route pour assurer le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur le territoire d'Ille-et-Vilaine aux horizons 2025 et 2030 en corrélation avec le déploiement attendu du véhicule électrique. Il se base sur un diagnostic de besoins partagé entre les acteurs du territoire compétents en matière de mobilité.



© Jeremias Gonzales / Rennes, Ville et Métropole.

33. Évolution de l'immatriculation des véhicules professionnels selon les normes Crit'Air

Les déplacements liés aux activités économiques engendrent des flux routiers générés par la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires légers. Entre 2019 et 2023, le nombre de véhicules professionnels immatriculés a augmenté de 4,5% pour atteindre un peu moins de 50 000 véhicules professionnels. La part des véhicules utilitaires représentent plus de 90% de la flotte, en augmentation de plus de 5,5% sur la même période. En revanche, on observe une légère diminution du parc poids-lourd de -1,5% par rapport à 2019, soit 4 900 PL immatriculés en 2023. Cette flotte est majoritairement composée de véhicules thermiques. Néanmoins, depuis 2 ans, la flotte électrique et hydrogène se développe représentant environ 2% du parc recensé. En parallèle, les professionnels abordent progressivement le renouvellement de leur flotte de véhicules au regard des normes Crit'Air qui vont s'imposer dans les années à venir. Ainsi, le parc de véhicules utilitaires a fortement progressé vers les normes Crit'Air 2 (+25%) et vers le Crit'Air E (+140%) entre 2019 et 2023.

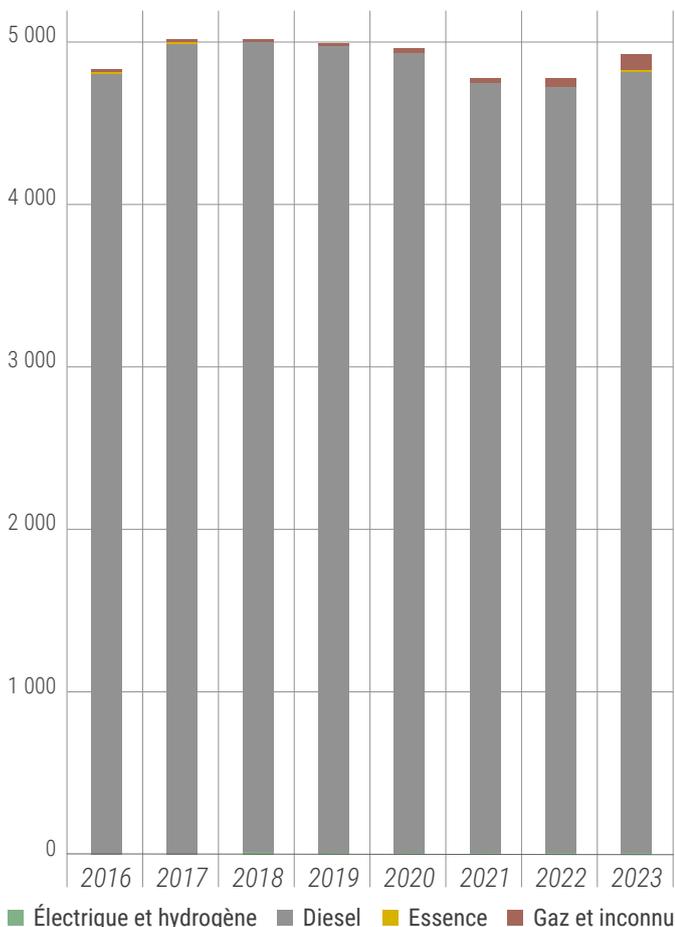


Précision méthodologique

La vignette Crit'Air (certificat qualité de l'air) permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et oxydes d'azote. La vignette Crit'Air est obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) instaurées par les collectivités ou pour circuler lorsque le préfet instaure la circulation différenciée lors des épisodes de pollution.

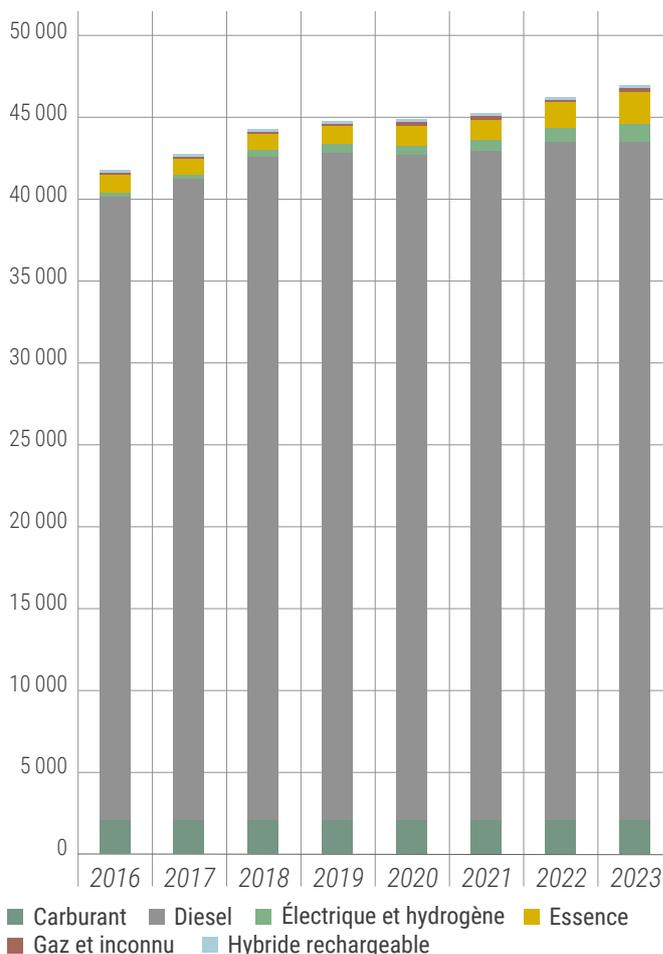
<https://www.certificat-air.gouv.fr/>

IMMATRICULATIONS DE POIDS LOURDS (PL) DANS RENNES MÉTROPOLE



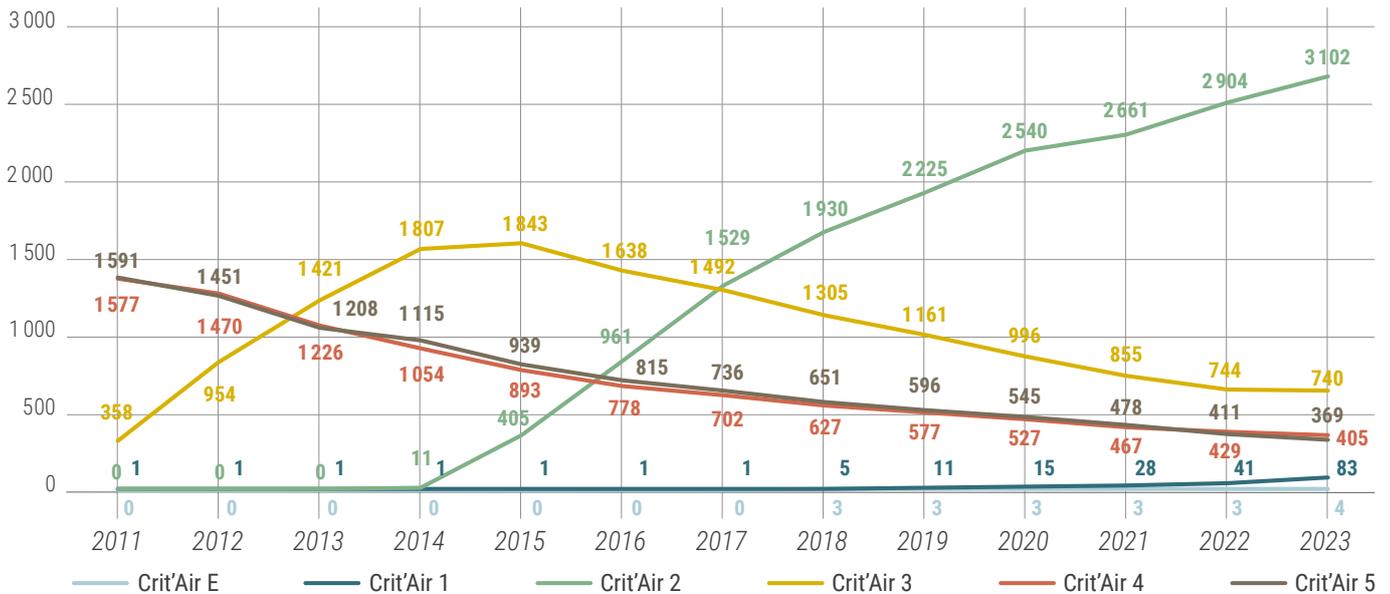
Sources : SDES - RSVERO.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) DANS RENNES MÉTROPOLE



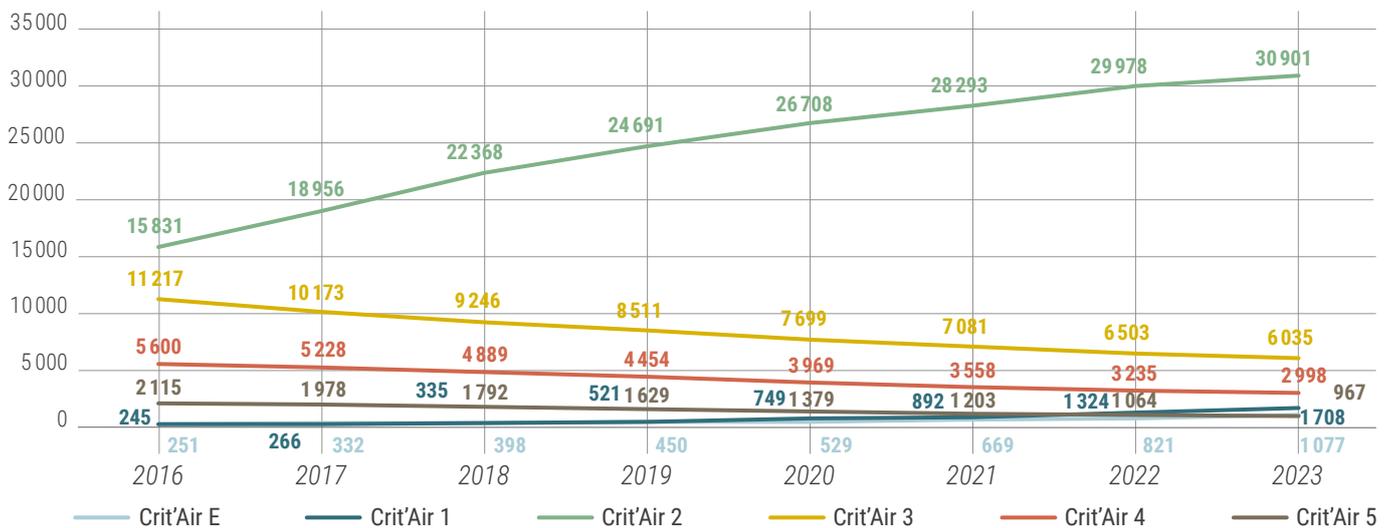
Sources : SDES - RSVERO.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES MÉNAGES MÉTROPOLITAINS SELON LA COMPOSITION FAMILIALE



Sources : Insee - Rennes Métropole. Traitements Audiar.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) SELON LES NORMES CRIT'AIR DANS RENNES MÉTROPOLE



Sources : SDES - RSVERO.

IL EXISTE 6 VIGNETTES CRIT'AIR

Classées de la vignette « Crit'Air 5 » pour les véhicules les plus polluants, à la vignette « Crit'Air E » pour les véhicules électriques ou hydrogènes.



LES VÉHICULES NON CLASSÉS

Ceux qui ne peuvent pas circuler en cas de circulation différenciée, dont la première immatriculation remonte au :

2 roues, tricycles, quadricycles à moteur	31 mai 2000
Voitures	31 décembre 1996
Véhicules utilitaires légers	30 septembre 1997
Poids lourds, autobus et autocars	30 septembre 2001

Source : <https://www.certificat-air.gouv.fr/>

I DÉVELOPPER LA MOBILITÉ POUR TOUS

34. Répartition des abonnés par titre STAR

La fréquentation du réseau urbain Star en 2023 a dépassé sa fréquentation d'avant Covid, avec plus de 103 millions de voyages, (+17% entre 2019 et 2023), grâce à l'arrivée de la ligne b et la restructuration du réseau de bus à la rentrée 2022 (+15,7% d'offre km sur la même période).

Cette hausse de fréquentation s'observe également par titre STAR selon les évolutions suivantes :

- ▶ les abonnements Star ont très fortement augmenté (+24% entre 2022 et 2023) ;
- ▶ la vente de tickets et voyages à l'unité a évolué de +15% par rapport à 2022 ;
- ▶ de la même manière, les bénéficiaires de la gratuité sociale sont repartis à la hausse (+8% par rapport à 2022).

En termes de recettes, la tendance est assez proche des ventes. L'évolution des recettes est portée par les abonnements.

En 2023, 112 000 usagers sont des abonnés payants du réseau STAR dont 54% sont des rennais, 30% des métropolitains hors Rennes et 15% des non métropolitains.

LE RÉSEAU STAR EN 2023

103,2 millions de voyages

+17% de fréquentation entre 2019 et 2023

179 000 abonnés dont **2,7%** de bénéficiaires de la gratuité sociale

Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

ABONNÉS PAYANTS DU RÉSEAU STAR EN 2023

112 000

Réseau STAR

+ Multimodal

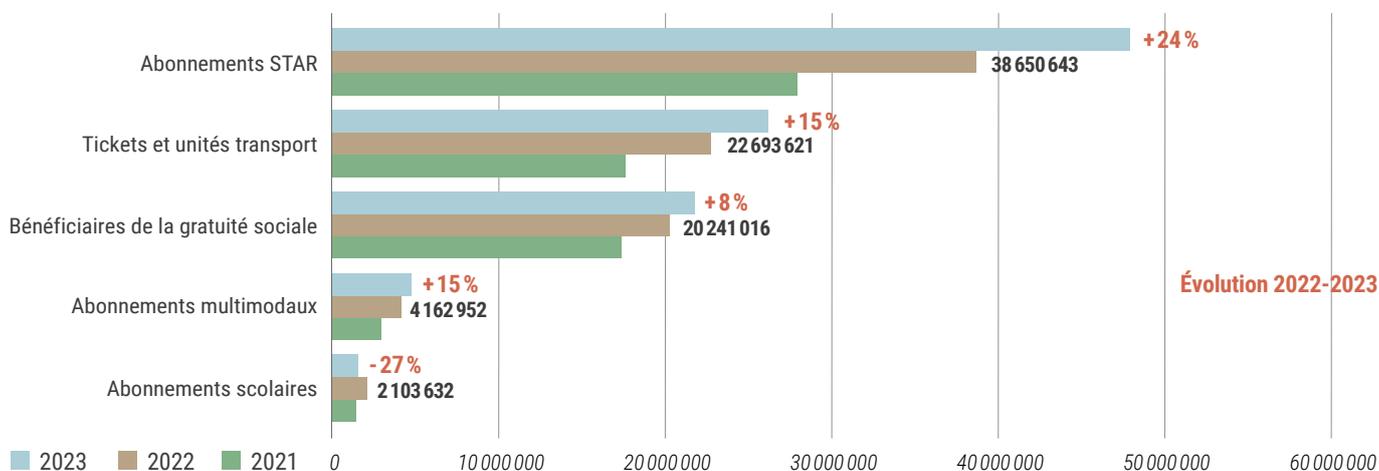
+ tarification solidaire

+ Service HandiStar

+4 000 abonnés entre 2019 et 2023

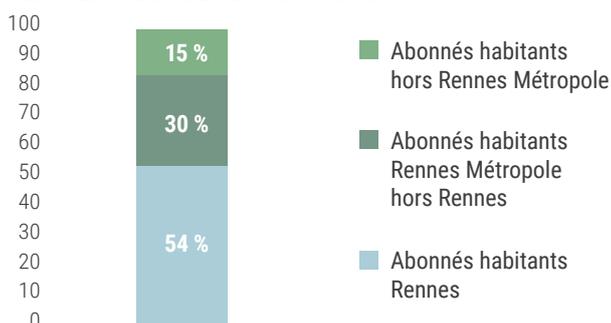
Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

RÉPARTITION DE LA FRÉQUENTATION PAR TITRE STAR



Source : Rapport d'activités 2023, Keolis Rennes.

RÉPARTITION DES ABONNÉS PAYANTS DU RÉSEAU STAR SELON LEUR LIEU DE RÉSIDENCE EN 2019



Source : Rapport d'activités 2023, Keolis Rennes.

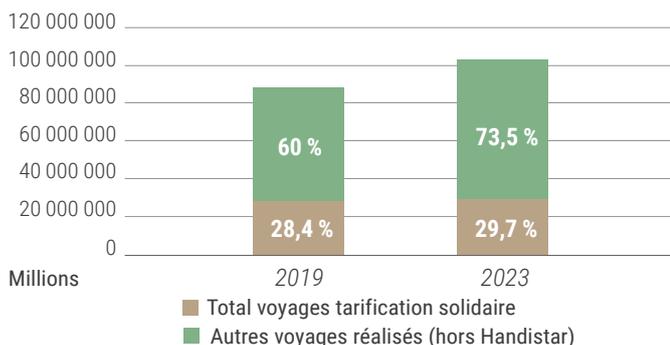
35. Part des bénéficiaires de la tarification solidaire du réseau STAR

Après son lancement le 1^{er} janvier 2017, la tarification solidaire poursuit sa montée en puissance en 2023.

En effet, plus 145 000 bénéficiaires en profitent, soit une progression de +11% depuis 2019. Sans compter les titres de gratuité sociale qui représentent plus de 568 000 titres mis en circulation, avec une progression de plus de 5% par rapport à 2018. Dans le même temps, les voyages associés progressent de 5% par rapport à 2019, pour comptabiliser près de 30 millions de voyages effectués avec la tarification solidaire ou la gratuité sociale

À noter que la TS-85% représente 76% des ventes d'abonnements de tarification solidaire. Au total, elle a représenté 30 millions de voyages en 2023 (soit 31,7% des voyages totaux du réseau), en progression de +5% par rapport à 2019.

NOMBRE DE VOYAGES EN TARIFICATION SOLIDAIRE SUR LE RÉSEAU STAR



Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.

EN 2023

145 000 bénéficiaires de la tarification solidaire

30 millions de voyages

+5% entre 2019 et 2023

Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

Pour en savoir plus :

La tarification solidaire permet de bénéficier soit de la gratuité, soit d'une réduction de 85% (TS-85%) ou de 50% (TS-50%) sur le prix de l'abonnement mensuel au réseau STAR et au service Handistar. Elle s'applique également aux services vélos. Elle est accordée, sous conditions de ressources, à tous les membres d'une famille habitant Rennes Métropole. Depuis 2021, la tarification solidaire a évolué. En effet, les bénéficiaires de la gratuité s'appliquent jusqu'à 11 ans révolus. À partir du 1^{er} juillet 2024, d'un tarif réduit pour 10 voyages.

36. Nombre de voyages HandiStar

En 2023, 1715 clients sont inscrits au service Handistar, service de transport collectif à la demande pour les personnes à mobilité réduite de l'agglomération rennaise. Cela représente plus de 113000 voyages en 2019, avec une baisse de -18% entre 2019 et 2023. Au total, ce sont environ 17000 voyages réalisés en moins par rapport à 2018. Mais sa fréquentation repart à la hausse depuis 2022, de plus de 10%. Toutefois la fréquentation reste inférieure de 15,3% par rapport à 2019 (année de référence avant le Covid). 2023 est marqué par :

- ▶ une hausse des voyages en formule confort (+9000 par rapport à 2022) et une diminution des voyages en improvisation (7,5% entre 2022 et 2023) ;
- ▶ une baisse du nombre de clients inscrits (7 clients en moins par rapport à 2022) ;
- ▶ c'est la première fois que le fichier clients comporte autant de personnes en fauteuil roulant que de personnes avec une marche difficile, soit 43% ;
- ▶ l'âge moyen de la clientèle HandiStar est de 65 ans et tend à diminuer par rapport à 2019 ou 2022 (67 ans).

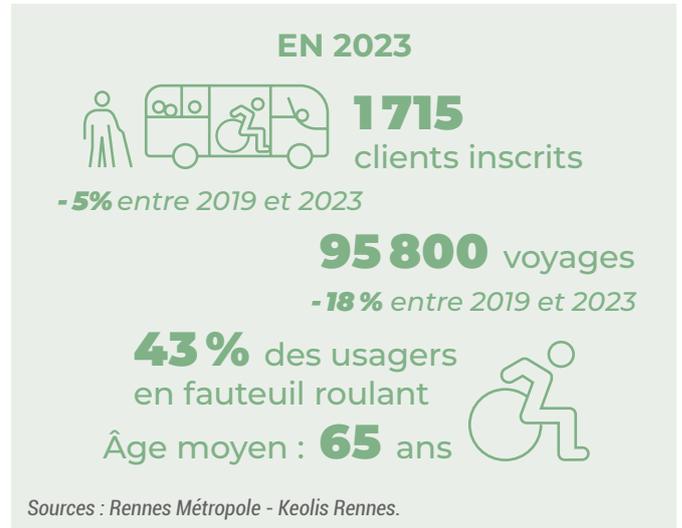
FRÉQUENTATION DU RÉSEAU HANDISTAR



Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.

37. Pourcentage des arrêts du réseau urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)

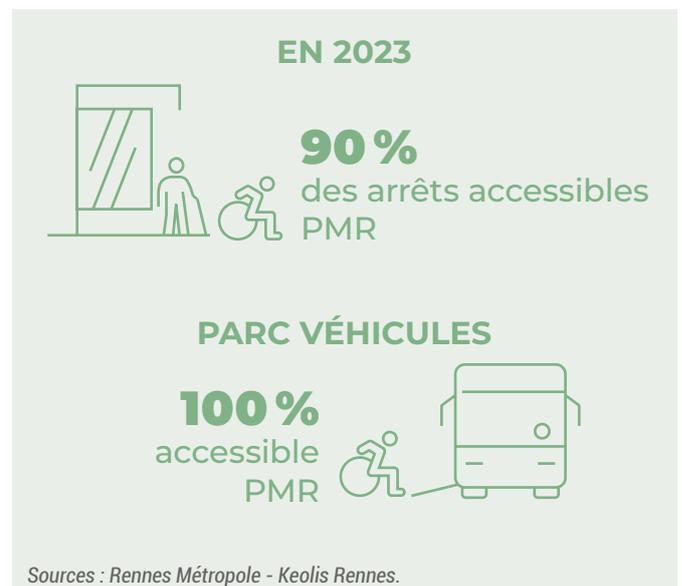
En 2023, Le réseau STAR comporte 1572 arrêts de bus physiques hors métro. Toutes les lignes régulières et complémentaires sont accessibles aux PMR réunissant 1408 arrêts accessibles, soit 90% des arrêts physiques du réseau urbain (en augmentation de 6% depuis 2019). De même, l'ensemble du parc bus est 100% accessible.



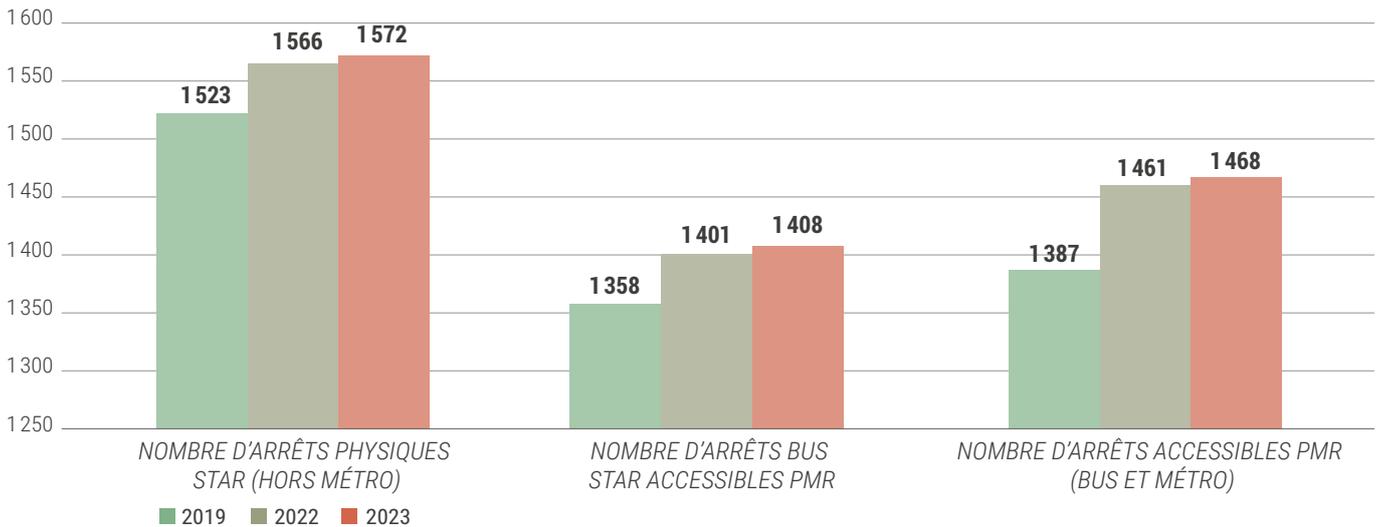
Définitions :

Voyages en confort : 8 jours avant le déplacement jusqu'à la veille.

Voyages en improvisation : Le jour même à partir de 8h jusqu'à 1h avant l'horaire souhaité.



PART DES ARRÊTS DE BUS STAR ACCESSIBLES AUX PMR



Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.

MAÎTRISER LA CONGESTION DU TRAFIC DE TRANSIT RÉGIONAL/NATIONAL AINSI QUE SUR LA SECONDE CEINTURE MÉTROPOLITAINE

38. Aménagements réservés aux Transports en commun

En 2023, le réseau de voirie compte 55 km d'aménagements réservés (couloirs bus et aménagements en site propre) aux transports collectifs, soit une augmentation de 24 % entre 2019 et 2024. À noter que ce kilométrage intègre les linéaires de voies réservées dans les deux sens (sur une même voie).



AMÉNAGEMENTS RÉSERVÉS AUX TRANSPORTS EN COMMUN (KM)



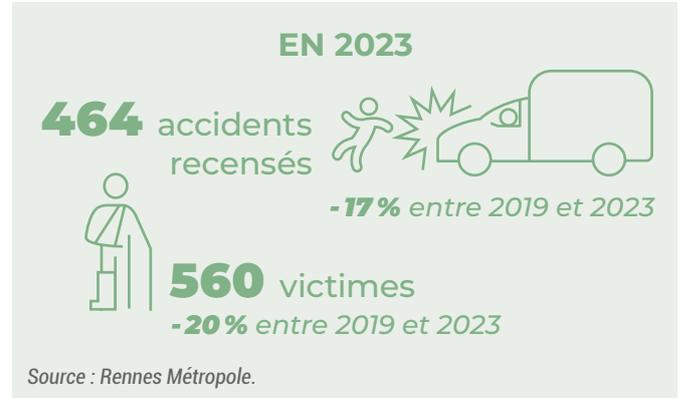
Source : Rennes Métropole.

PROMOUVOIR UNE QUALITÉ DE VIE LOCALE QUI S'APPUIE SUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

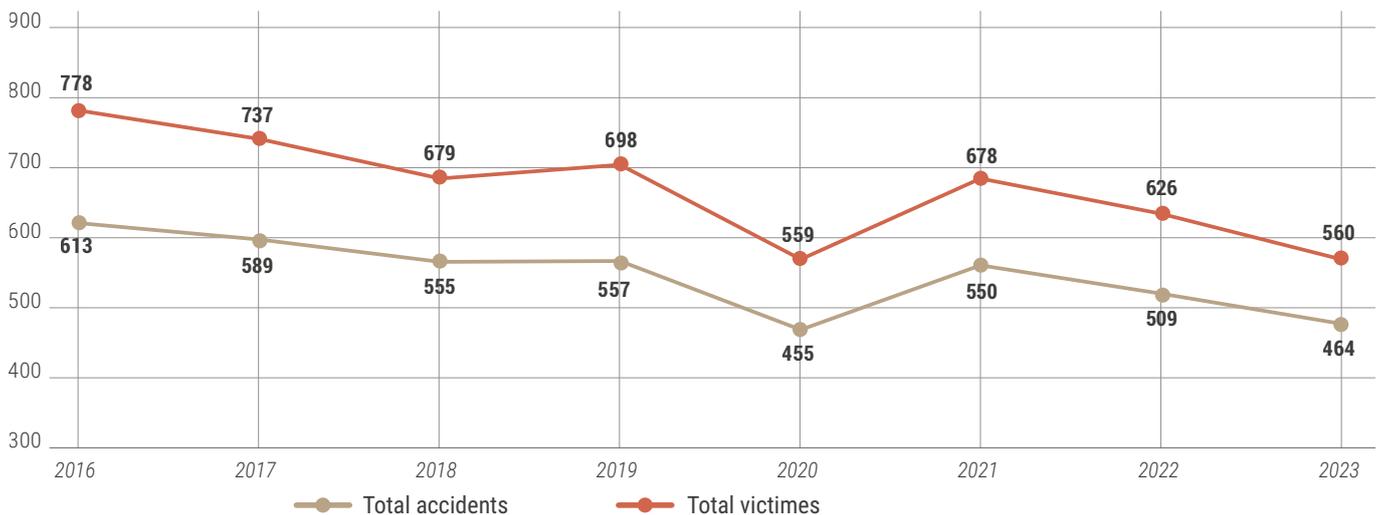
39. Évolution du nombre d'accidents et de victimes

Entre 2019 et 2023, le nombre d'accidents corporels recensés a baissé de 17% avec 464 accidents recensés en fin de période. Le nombre de victimes a également diminué de 20%, avec 560 victimes impliquées dans les accidents en 2023.

87% sont des blessés non hospitalisés, en baisse depuis 5 ans de 33%. On observe également une diminution du nombre de blessés graves (65 en 2023 contre 92 en 2019), et de tués (8 décès en 2023 contre 12 en 2019).



ACCIDENTS CORPORELS ET VICTIMES DANS RENNES MÉTROPOLE



Source : Rennes Métropole.



© Arnaud Loubry / Rennes, Ville et Métropole.

40. Répartition des victimes par catégorie d'usagers

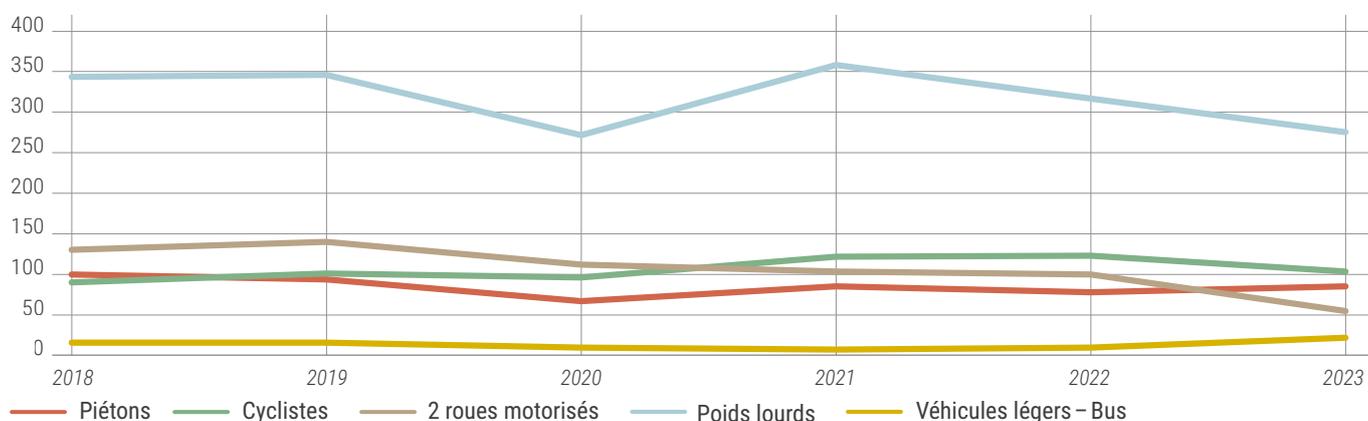
La moitié des victimes concernent des automobilistes, en baisse depuis 2016 de 20%. Les usagers les plus vulnérables (deux roues motorisés, cyclistes et piétons) représentent presque 50% en 2023, ce qui reste stable depuis 4 ans.

Les cyclistes représentent 18% des accidentés en 2023, en hausse de 3% depuis 2019. Les piétons représentent 15% des victimes impliquées, en baisse de 9% depuis 2019. En revanche, les accidents impliquant les usagers, poids lourds et bus connaissent une forte augmentation en 4 ans de 38% (21 cas en 2023). À noter que le développement croissant de la fréquentation cyclable concoure à une augmentation potentielle des victimes vulnérables.



© Arnaud Loubry / Rennes, Ville et Métropole.

RÉPARTITION DES VICTIMES PAR MODE



Source : Rennes Métropole.

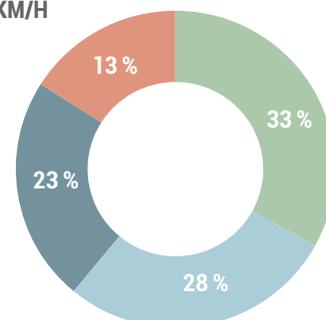
41. Nombre de communes engagées dans les villes à 30 km/h

Les dispositifs d'abaissement de la vitesse motorisée permettent de faciliter le partage de la voirie entre les différents usagers, dont les cyclistes. Plus largement, depuis 2023, le dispositif « Ville à 30 » lancé sur la Ville de Rennes se déploie progressivement sur les autres communes de la métropole rennaise afin de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité des usagers de la route. Ainsi, en 2023, 30% des communes de la Métropole sont engagées dans les dispositifs « villes à 30 » (12 communes y travaillent en 2024).

Depuis septembre 2023, quasiment toute la ville de Rennes est passée à 30 km/heure. D'autres mesures de partage de l'espace public ont été prises ces derniers mois avec la mise en place de la zone à trafic limité (ZTL) dans le centre historique, le déploiement des pistes cyclables continues sur les quais de Vilaine et le long des principaux boulevards urbains rennais.

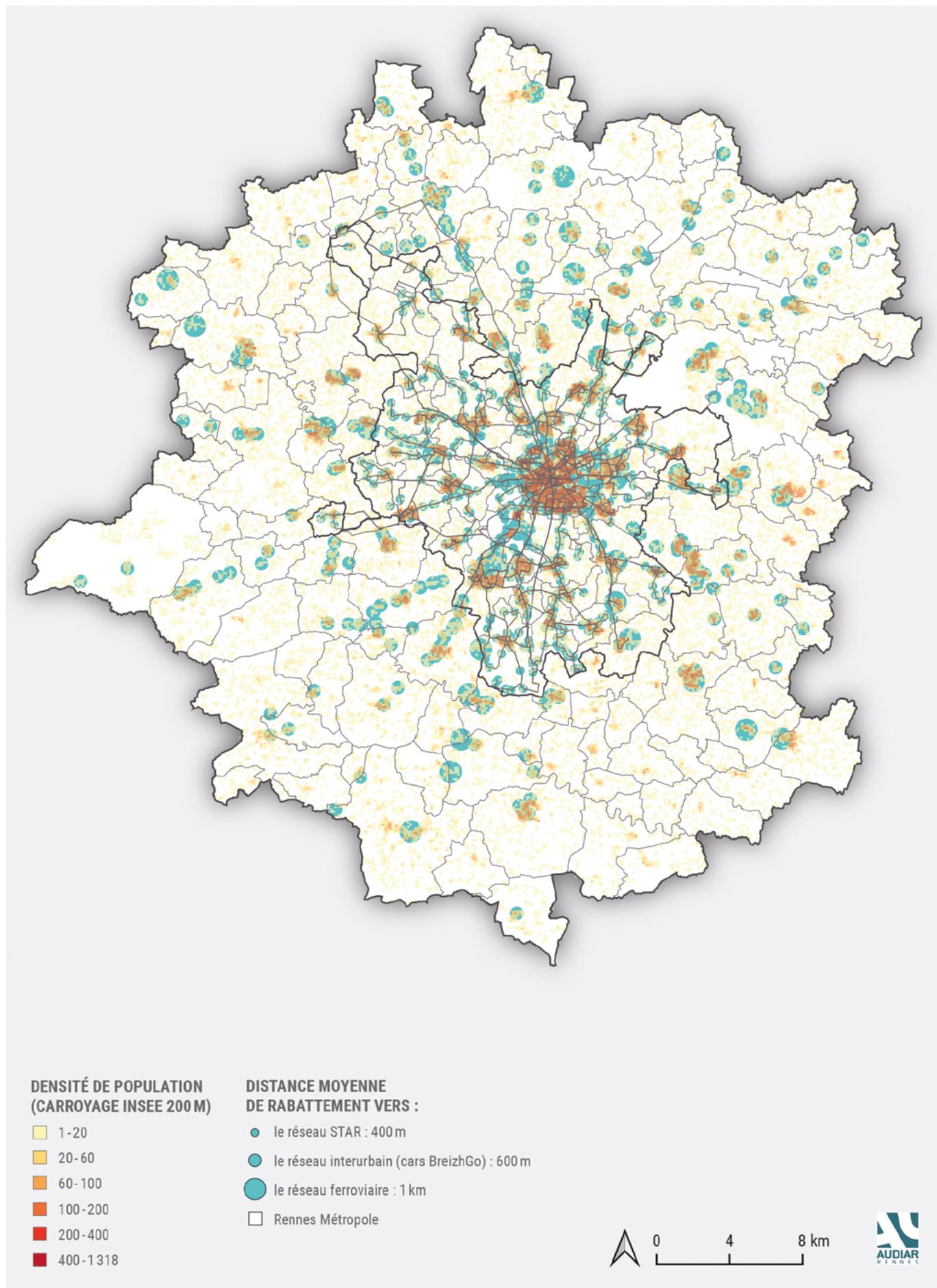
PART DES COMMUNES ENGAGÉES DANS LES VILLES OU ZONES À 30 KM/H

- « Agglo Zone 30 »
- « Ville 30 » en projet à l'étude
- « Ville 30 »
- Communes non engagées sur le passage « Ville 30 »



Sources : Insee - Rennes Métropole. Traitements Audiar.

AIRES D'ATTRACTIVITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS



Source : Données population Filosofi 2015. Traitements Audiar.

C PRIORITÉ

Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages ; assumer une géographie différenciée des solutions de mobilité

OBJECTIFS ATTENDUS À HORIZON 2030

Décliner localement le PDU.

Développer les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture (dans les secteurs périphériques) :

- ▶ organiser la priorité des transports collectifs, dans le Cœur de Métropole et des pôles structurants/ pôles d'appui vers et depuis Rennes ;
- ▶ préciser le rôle des pôles d'échanges du territoire ;
- ▶ favoriser les rabattements vers les parcs relais du Cœur de Métropole et les pôles d'échanges de proximité.

DÉCLINER LOCALEMENT LE PDU

42. Nombre de communes engagées dans un Plan Communal de Déplacements

Afin d'appliquer localement les objectifs du Plan de Déplacements Urbains, Rennes Métropole s'est engagée depuis une dizaine d'années dans l'élaboration des Plans Communaux de Déplacements (PCD). En 2023, ce sont 13 PCD réalisés et 11 PCD sont en cours de réalisation. 13 PCD restent à actualiser pour répondre au PDU en vigueur et 4 restent à engager.

COMMUNES ENGAGÉES DANS UN PCD EN 2023

- Réalisé
- En cours
- À réactualiser
- À réaliser



Sources : DMT - Rennes Métropole.

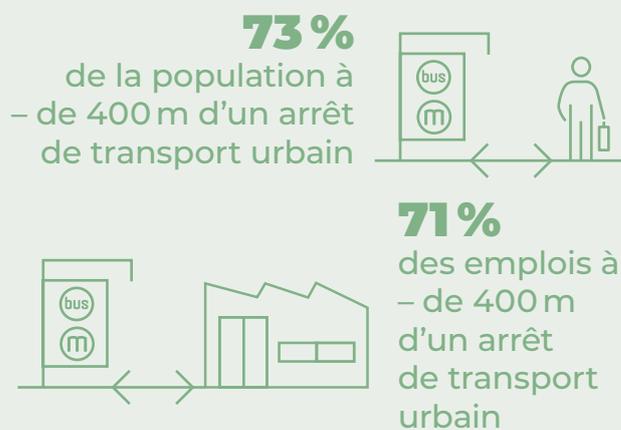
DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

43. Part de la population desservie par les transports collectifs urbains

En 2022, 32% de la population et 30% des emplois de l'agglomération rennaise sont situés à moins de 600 mètres d'une station de métro des lignes a et b. À l'échelle de Rennes, la ligne b desservirait ainsi 73% de la population rennaise et 84% des emplois situés dans la ville.

Plus globalement, 3/4 de la population est située à moins de 400 mètres de lignes de bus métropolitaines ainsi que 71% des emplois de la Métropole.

RENNES MÉTROPOLE EN 2022



Sources : Population Filosofi 2019 - Emploi Sirene, Diane Astrée - Accoss, MSA 2022 - Retraitement Audiar.

EN 2022	Moins de 600 m d'une station de métro (ligne a et b)	Moins de 300 m d'un arrêt de bus (lignes 1 à 50)	Moins de 400 m d'un arrêt de bus (lignes sup à 50)
Population	32 %	56 %	73 %
Emplois	30 %	68 %	71 %

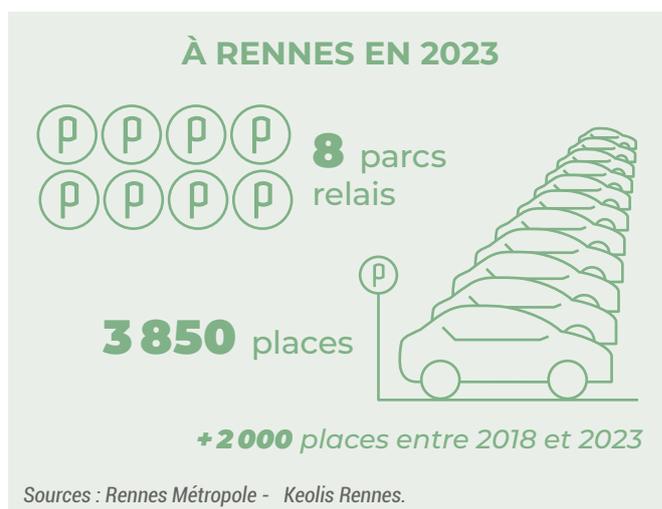
Sources : Données population Filosofi 2019 - Emplois : fichier Sirene Insee - Diane Astrée - Accoss - MSA 2022 - Retraitements Audiar.

44. Évolution de la fréquentation des parcs relais (P+R)

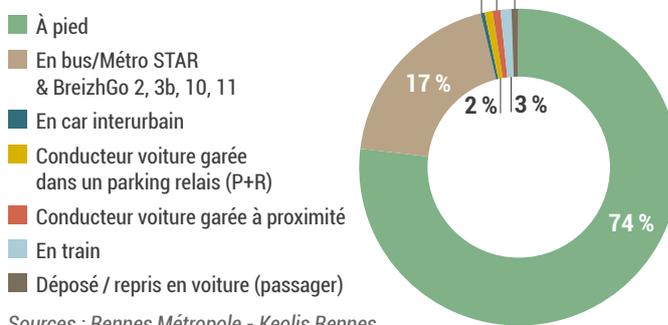
Avec l'ouverture de la ligne b du métro, trois parkings-relais supplémentaires d'une capacité totale de près de 2 000 places, viennent compléter l'offre de stationnement. Ainsi en 2023, 3 850 places de stationnement sont réparties dans 8 parkings-relais (P+R). La moitié sont ouverts le dimanche et les jours fériés (La Poterie et Villejean-Université sur la ligne a, Saint-Jacques Gaîté et Cesson-Viasilva sur la ligne b).

En 2023, 990 000 entrées ont été recensées dont 32% sont issues des nouveaux parc-relais de la ligne b. Après une chute pendant la période Covid, le nombre d'entrées repart à la hausse depuis 2022, hormis le parc relais des Préales (-42% entre 2022 et 2023). Le P+R Poterie comptabilise le plus grand nombre d'entrées (250 000 en 2023, soit un quart des entrées) et un taux d'occupation en moyenne de 67% avec une augmentation sur les P+R de Villejean et Kennedy depuis 2022. Plus globalement, les parcs relais de la ligne a ont toujours un taux de fréquentation élevé. Les parcs relais ligne b ont montré une montée en puissance à compter de la rentrée de septembre 2023, avant que la panne de métro ne fasse chuter la fréquentation.

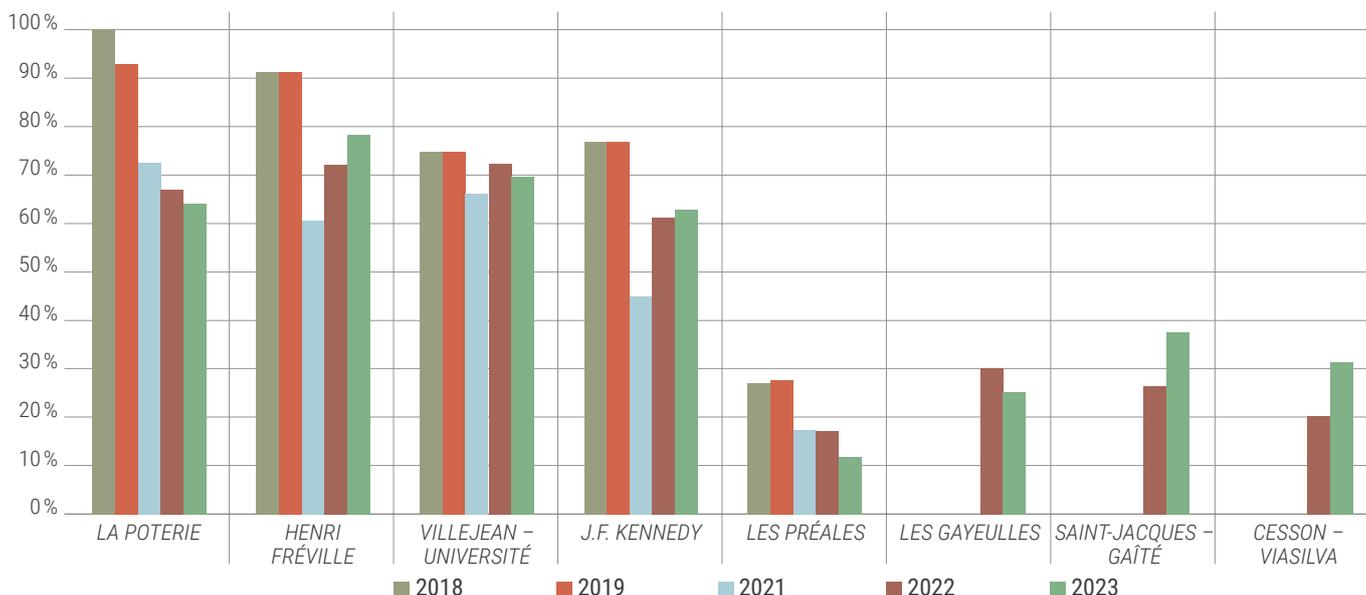
En 2023, sur les 413 000 voyages effectués en métro combinant un autre mode de déplacements, 19% sont réalisés avec le réseau urbain Star et interurbain Breizh-Go (principalement les lignes 2, 3b, 10 et 11) et près de 1,2% avec le train. Plus de 1% des voyages effectués en métro sont réalisés avec une dépose préalable de la voiture dans les parcs-relais. 0,8% se font déposer ou reprendre en voiture. Le mode de rabattement reste néanmoins la marche, mode dominant pour 77% des voyages réalisés sur le métro. Cette répartition s'opère autant sur la ligne a que la ligne b avec une légère augmentation de ce mode de rabattement avec l'ouverture de la ligne b.



MODES DE RABATTEMENT ET DIFFUSION PAR CATÉGORIE DE LIGNES



ÉVOLUTION DU TAUX D'OCCUPATION DANS LES PARCS RELAIS DE RENNES MÉTROPOLE (P + R)



NB : Le taux d'occupation est obtenu par le rapport entre le pic journalier d'entrée de chaque parc observé et leur capacité respective.
Sources : Rennes Métropole - Keolis Rennes.

D PRIORITÉ

Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire

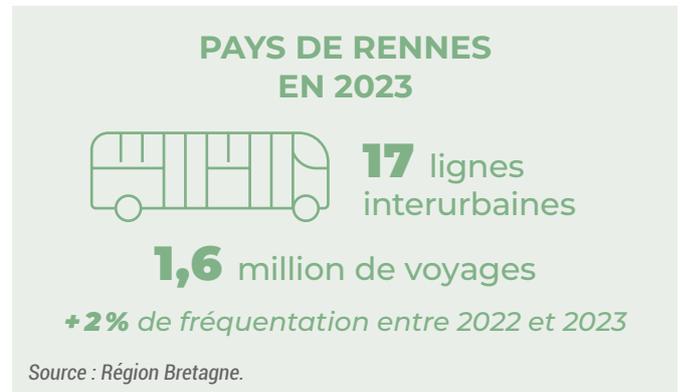
OBJECTIFS ATTENDUS À HORIZON 2030

- Organiser l'intermodalité à grande échelle en s'appuyant sur les grands pôles d'échanges multimodaux.
- Renforcer l'accessibilité ferroviaire.
- Travailler entre partenaires à l'essor du covoiturage à grande échelle.
- Intégrer la croissance de l'aéroport de Saint-Jacques-de-la-Lande.

ORGANISER L'INTERMODALITÉ À GRANDE ÉCHELLE EN S'APPUYANT SUR LES GRANDS PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

45. Évolution de la fréquentation du réseau BreizhGo

Le réseau routier interurbain BreizhGo desservant le territoire du Pays de Rennes a connu une baisse de fréquentation de 7% sur la période 2019-2023 pour atteindre 1,6 million de voyages commerciaux en 2023. Après une baisse marquée pendant la crise sanitaire, sa fréquentation est repartie à la hausse depuis 2022 (soit +2%), même si elle n'a pas atteint la fréquentation de 2019. La ligne 9 Rennes-Liffré représente près de 23% de la fréquentation observée en 2023, en augmentation de 3% par rapport à l'année précédente.



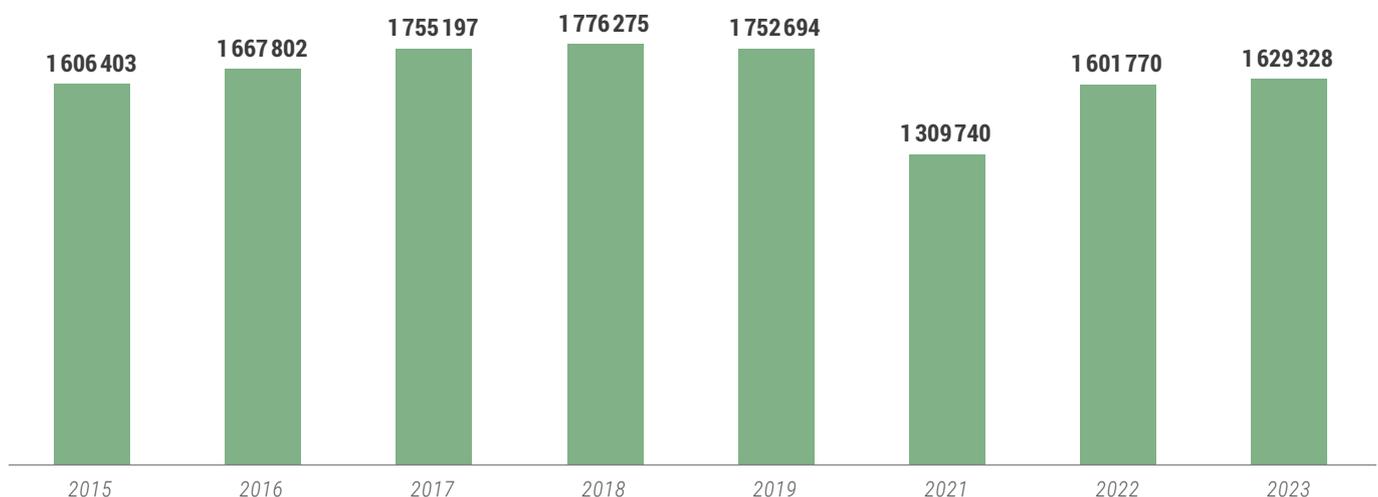
À noter :

La crise sanitaire, les restrictions de déplacements, les difficultés de recrutement des chauffeurs ont obligé les transporteurs à mettre en place des plans de transport adaptés sur certaines lignes avec moins de services effectués, donc moins de fréquentation en 2022.

L'ouverture de la ligne b du métro a permis de modifier les itinéraires de certaines lignes au 01/01/2023 (en terminus du métro pour les lignes 6, 9b et 14).

De plus, des renforts d'offre ont été mis en place sur le Pays de Rennes pour les trajets Liffré/Rennes (ligne 9b), Châteaugiron/Rennes (ligne 3) et Melesse/Rennes (ligne 11) avec les EPCI concernés, de septembre 2021 à août 2024.

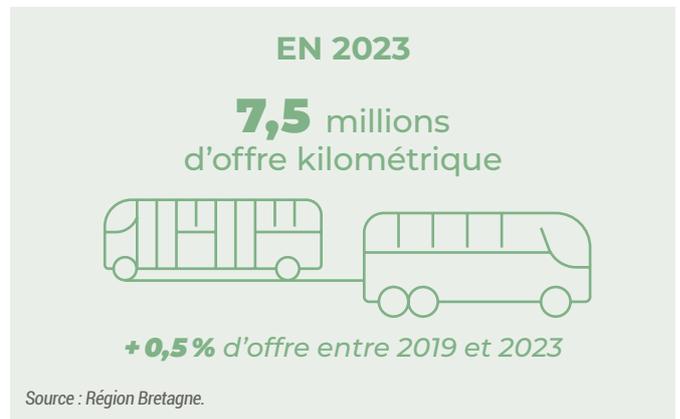
FRÉQUENTATION DU RÉSEAU INTERURBAIN BREIZHGO SUR LE PAYS DE RENNES (EN NOMBRE DE VALIDATIONS ANNUELLES)



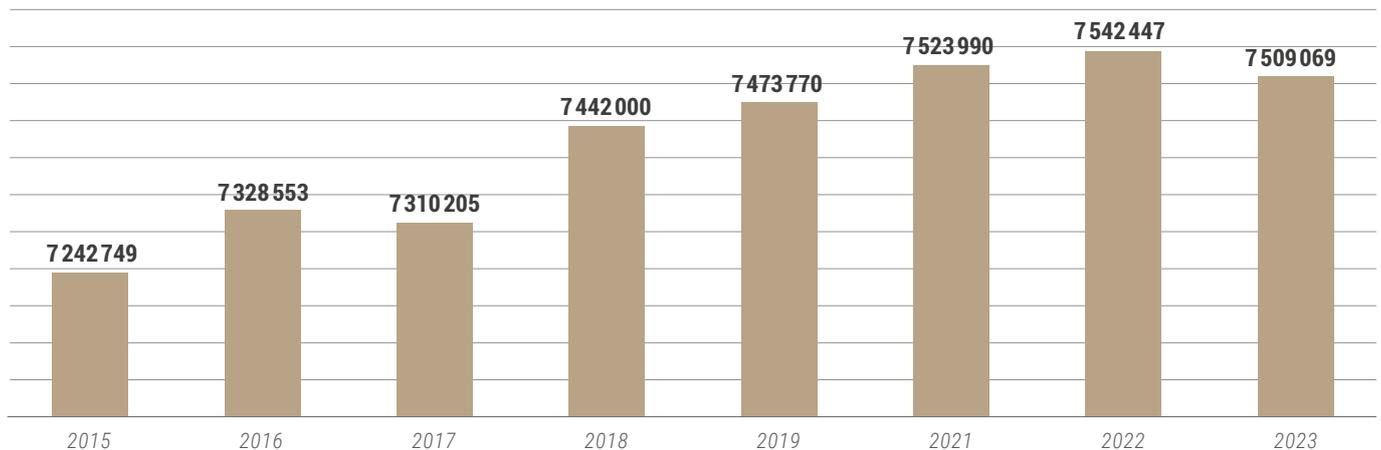
Source : Région Bretagne.

46. Évolution de l'offre kilométrique BreizhGo sur l'Ille et Vilaine

L'offre kilométrique sur le réseau de bus BreizhGo déployé en Ille-et-Vilaine a progressé de 0,5% par rapport à 2019 et se stabilise depuis 2022. L'ouverture de la ligne b du métro a permis de modifier les itinéraires de certaines lignes au 01/01/2023 (en terminus du métro pour les lignes 6, 9b et 14). De plus, des renforts d'offre ont été mis en place sur le Pays de Rennes pour les trajets Liffré/Rennes (ligne 9b), Châteaugiron/Rennes (ligne 3) et Melesse/Rennes (ligne 11) avec les EPCI concernés, de septembre 2021 à août 2024.



ÉVOLUTION DE L'OFFRE KILOMÉTRIQUE BREIZHGO (KM COMMERCIAUX)



Sources : Insee - Rennes Métropole. Traitements Audiar.

47. Évolution de fréquentation sur le réseau STAR par un titre multimodal

En 2023, les voyages réalisés avec des abonnements multimodaux ont progressé de +24% par rapport à 2019, soit 9,6 millions de voyages multimodaux Star. Cette progression est dynamisée principalement par les voyages réalisés avec les titres Unipass (+40%) et les titres Uzuël (+23%).

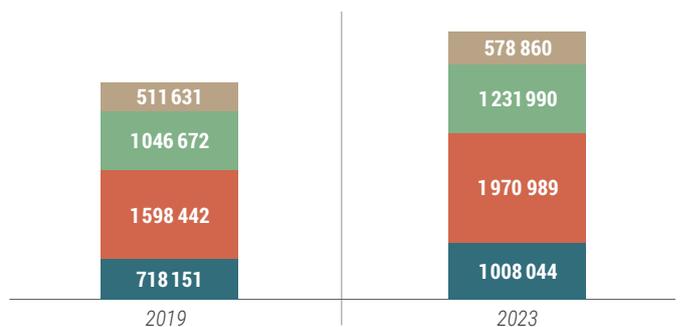
L'évolution de la fréquentation des abonnés intermodaux confirme les croissances observées en 2022, grâce à l'amélioration de l'offre BreizhGo ainsi que la mise en service de la ligne b : 15% de voyages supplémentaires ont été enregistrés par rapport à l'année précédente, (pour rappel +7% en 22/21).

On observe aussi une augmentation de la fréquentation des actifs réguliers depuis 2023, qui ont mis plus de temps que les plus jeunes à revenir sur le réseau Star depuis le COVID. Cette hausse des abonnés 27-64 ans a été encore plus prégnante depuis la mise en service de la ligne b.

Cette hausse est également portée par le développement des abonnements annuels par prélèvement automatique qui accélère la fidélisation des usagers.



RÉPARTITION DES VOYAGES MULTIMODAUX PAR TITRES STAR



■ Unipass ■ Uzuël + ■ BreizhGo car

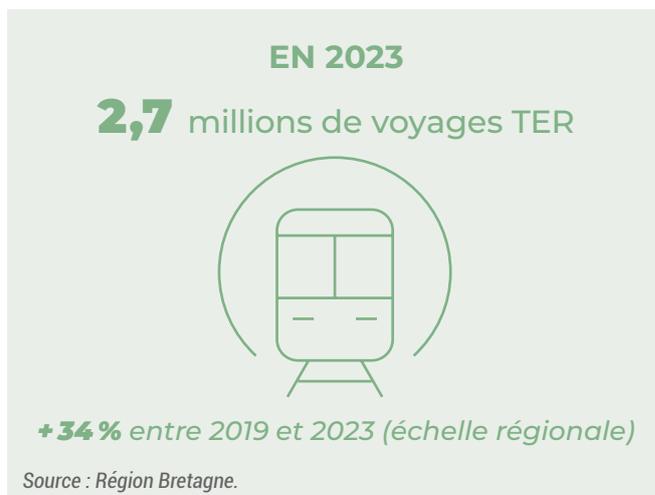
■ BreizhGo Transports scolaires

Source : Rapport d'Activités 2023, Keolis Rennes.

RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

48. Évolution de la fréquentation TER sur l'étoile ferroviaire rennaise

Plus 2,7 millions de voyages ont été recensés en 2023, avec une augmentation de près de +34% depuis 2019 sur l'ensemble des gares du périurbain rennais. Cette croissance est encore plus marquée sur la dernière période 2021-2023 de +57% de fréquentation. Les axes Rennes-Vitré, Rennes-Montfort et Rennes-Chateaubourg concentrent près de 60% de la fréquentation. Globalement, tous les axes de l'étoile ferroviaire rennaise connaissent une forte croissance de plus de 50% depuis 2021. En parallèle, sur la même période, le volume d'abonnements mensuels a augmenté de plus de 40% depuis 2019, avec près de 15 000 abonnés TER comptabilisés en 2023.

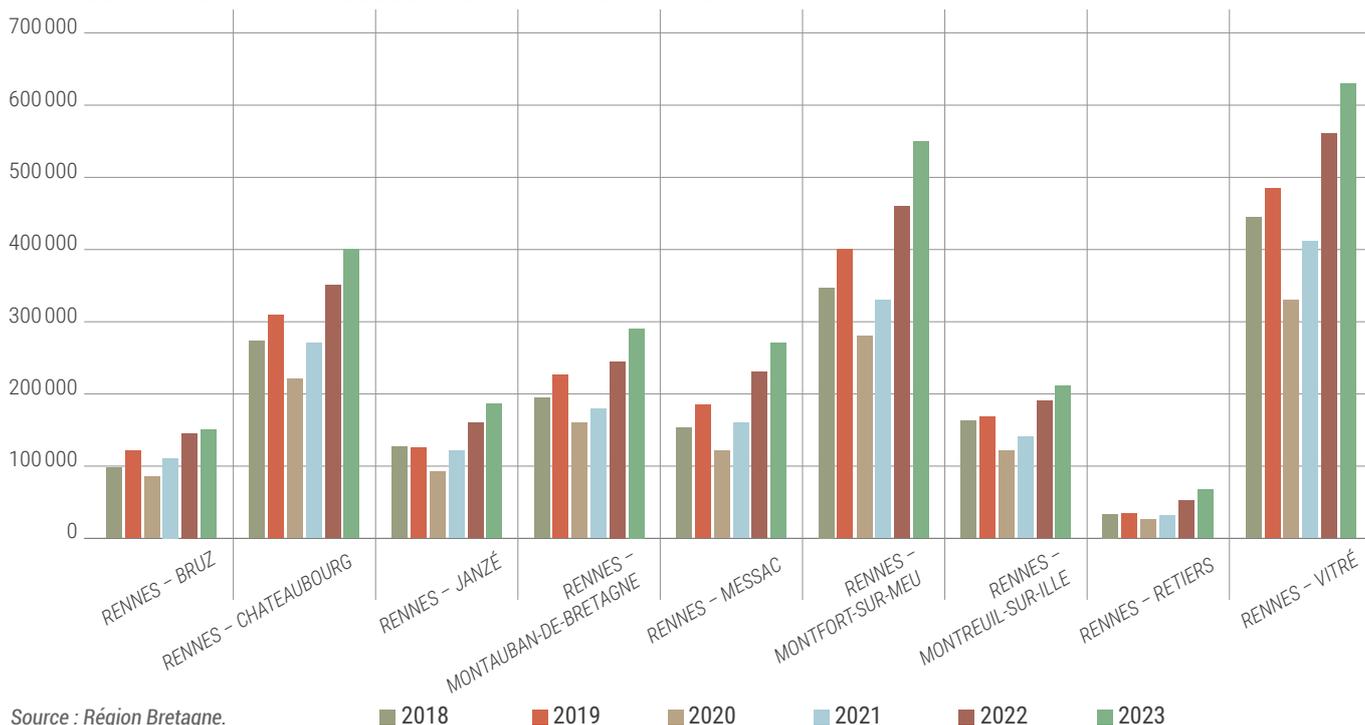


NOMBRE D'ABONNÉS TER ENTRE 2019 ET 2023

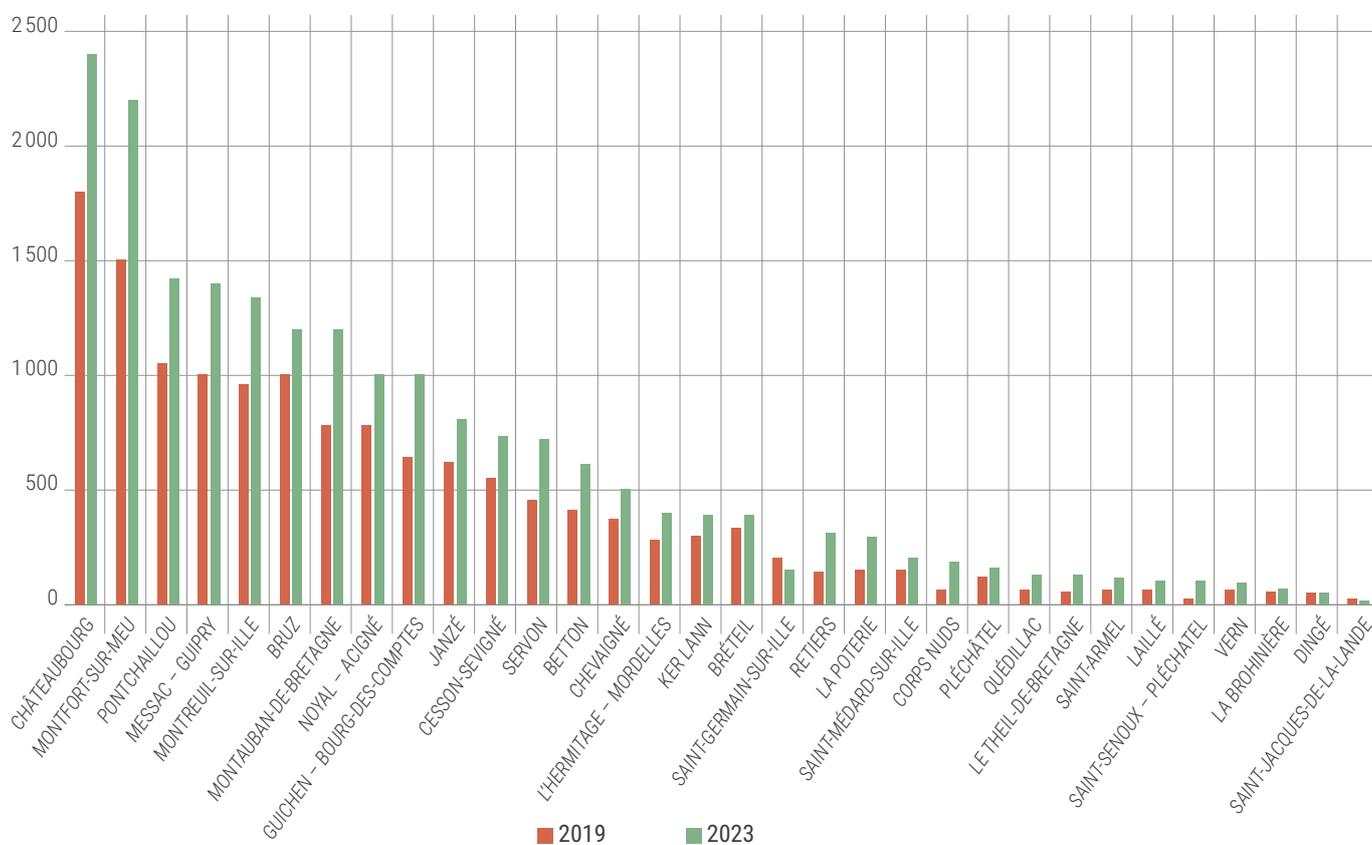
	2019 HEBDOMADAIRES	2019 MENSUELS	2023 HEBDOMADAIRES	2023 MENSUELS	ÉVOLUTION 2019-2023 MENSUELS
Rennes - La Brohinière	35	60			
Rennes - Messac	980	2 700	1 300	3 700	37 %
Rennes - Montreuil-sur-Ille	340	1 200	650	2 300	92 %
Rennes - Retiers	420	1 000	280	900	- 10 %
Rennes - Vitré	2 200	5 600	4 900	8 000	43 %
TOTAL	3 975	10 560	7 130	14 900	41 %

Source : Région Bretagne.

NOMBRE DE VOYAGES TER PAR AXE DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE RENNAISE



FRÉQUENTATION QUOTIDIENNE DES GARES DE L'AIRE URBAINE RENNAISE (MONTÉES ET DESCENTES - MOYENNE MARDI ET JEUDI) EN 2023



Source : Région Bretagne.

TRAVAILLER ENTRE PARTENAIRES À L'ESSOR DU COVOITURAGE À GRANDE ÉCHELLE

49. Nombre d'études engageant un copilotage partenarial

Plusieurs études partenariales ont été engagées ou se poursuivent sur la période 2019-2023 dont l'une concerne l'amélioration des conditions de circulation à l'échelle du bassin de vie rennais, à savoir :

- ▶ le déploiement du Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDAGT) de Rennes avec la programmation de mesures opérationnelles qui concourent notamment à favoriser l'intermodalité, limiter la congestion sur la rocade et améliorer la coordination entre les acteurs (État, Département, Rennes Métropole et les usagers) ;
- ▶ l'aménagement d'une voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sur l'axe RN 137 en direction de Rennes en service depuis octobre 2023. Un système de vidéo-verbalisation est également expérimenté. D'ici 2030, Rennes Métropole étudie la généralisation des voies réservées sur les autres voies pénétrantes ;
- ▶ l'aménagement de deux voies d'entrecroisement sur la rocade (entre les portes de Villejean et de Beaugard et entre les portes de Bréquigny et Nantes) ;
- ▶ des mesures de régulation d'accès à l'approche des bretelles d'entrée sur la rocade sur les secteurs Porte de Bréquigny, Porte de Lorient et Porte de Beaulieu ;
- ▶ l'aménagement sur 3 portes pour améliorer les conditions de trafic (Portes de Villejean, des Loges et Cleunay) ;
- ▶ l'amélioration de la coordination des feux de la RN 24 afin de faciliter l'accès au centre-ville depuis Lorient et fluidifier la traversée de la zone d'activités ;
- ▶ l'étude engagée pour la définition de la localisation et du dimensionnement des aires de covoiturage engagée dans le cadre du Contrat de coopération métropolitain rassemblant les 16 EPCI de l'Aire Urbaine élargie de Rennes partenaires institutionnels ;
- ▶ la mise en œuvre d'un nouveau dispositif innovant permettant d'automatiser et de fluidifier la réception de deux trains sur la même voie (2 TMV) à quai en toute sécurité à la gare de Rennes. L'objectif attendu est le doublement de l'offre TER en Bretagne à horizon 2040. Ce dispositif a été inauguré début octobre 2023 ;
- ▶ le renforcement de l'offre sur trois lignes interurbaines (3, 9b et 11) entre les communes Châteaugiron, Liffré, Melesse et Le Cœur de Métropole, via trois conventions partenariales de 3 ans avec la Région Bretagne, les EPCI concernés et Rennes Métropole.



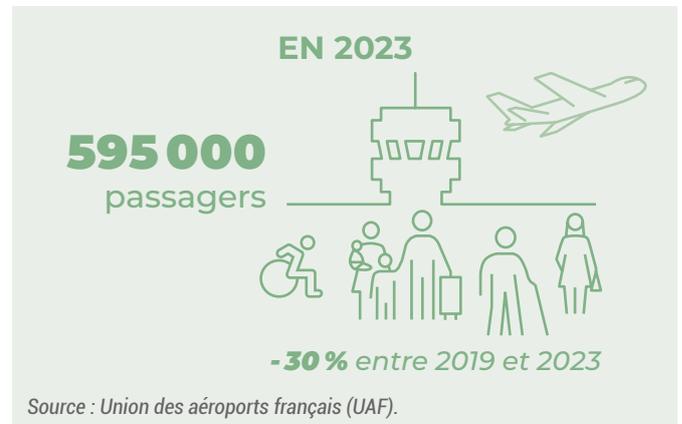
© Arnaud Leubry / Rennes, Ville et Métropole.

INTÉGRER LA CROISSANCE DE L'AÉROPORT DE RENNES BRETAGNE

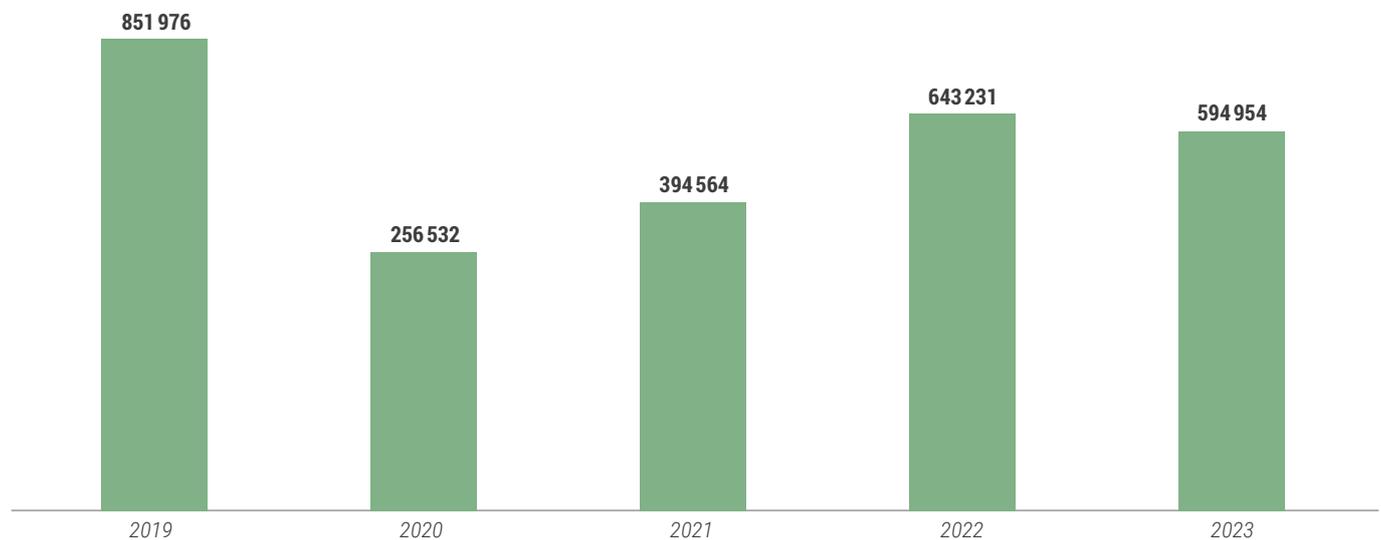
50. Trafic passagers de l'aéroport de Rennes Bretagne

L'aéroport de Rennes Bretagne n'a pas retrouvé sa fréquentation d'avant Covid avec une baisse de 30 % entre 2019 et 2023.

Avec un peu moins de 600 000 passagers en 2023, l'aéroport de Rennes est loin du million attendu avant la crise. En 2023, le trafic a baissé de 7,5%. Rennes est le seul aéroport en baisse dans l'ouest, quand la fréquentation progresse à Nantes (+12,7%), Caen (+9,4%) et Brest (+1,1%).



TRAFIC PASSAGERS DE L'AÉROPORT DE RENNES BRETAGNE



Source : Union des aéroports français (UAF).

REMERCIEMENTS

L'Audiar remercie les partenaires contributeurs :

 **RENNES
MÉTROPOLE**



PHOTOGRAPHIES

© Une de couverture : Arnaud Loubry /
Rennes, Ville et Métropole.



RÉDACTION
Séverine GROULD

DIRECTION DE LA PUBLICATION
Alain BÉNESTEAU

Contact —————

Agence d'urbanisme de Rennes
3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
02 99 01 86 40 - www.audiar.org
communication@audiar.org



*Suivez toute l'actualité de l'agence
en vous abonnant à la Lettre d'information!*