Outils de suivi de la mobilité

Les conditions de circulation

DANS LA MÉTROPOLE RENNAISE

Les conditions de circulation et la congestion routière reviennent régulièrement au cœur du débat sur les mobilités.

En 2025, selon le Trafic Index de TomTom, la ville de Rennes se situait au 20e rang des villes françaises en matière de congestion. Ce positionnement apparaît positif au regard du poids démographique (11e agglomération française). Cet indicateur, largement relayé par les médias, montre néanmoins des limites : il reste partiel et peut s'avérer volatile selon le périmètre retenu.

Cette note vise ainsi à apporter un éclairage complémentaire sur les conditions de circulation automobile vers et depuis Rennes, en mobilisant des données à l'échelle de toute l'aire urbaine rennaise[1].

Cette analyse montre que, depuis 2018, les temps de parcours automobiles évoluent peu. En dehors de variations marginales, les principales difficultés sont observées uniquement aux heures de pointe, pendant lesquelles le trafic reste soutenu du fait de la concentration des emplois au cœur de la métropole, générant des flux pendulaires quotidiens. En moyenne, l'accroissement des temps de parcours est de 10 minutes en entrée de Rennes le matin et de 5 minutes en sortie le soir, par rapport aux trajets effectués quand le trafic est parfaitement fluide.

Aujourd'hui encore, la voiture demeure le principal mode de déplacement quotidien pour les habitants d'Ille-et-Vilaine : plus d'un déplacement sur deux est réalisé en voiture en 2023. Néanmoins, l'usage de la voiture diminue à mesure que l'on se rapproche du cœur urbain. Ainsi, la part modale de la voiture chez les habitants de Rennes Métropole a légèrement reculé entre 2018 et 2023 (-1,1 point, pour atteindre 47 %), tandis qu'elle progresse dans les territoires situés hors métropole (+2,2 points sur la même période).

D'autres facteurs structurels sont susceptibles d'influer sur le niveau de congestion, au premier rang desquels la baisse de la mobilité quotidienne des habitants, le développement du télétravail, le coût de l'énergie ou encore le niveau d'équipement automobile des ménages. Ces évolutions constituent des indicateurs clés pour comprendre les transformations des usages de la voiture et leurs effets sur les conditions de circulation.

Dès lors, la question n'est pas tant celle de l'évolution de la congestion routière que celle de sa gestion, ciblée aux heures de pointe et sur les axes structurants.



En 2018, 54 %
des déplacements automobiles journaliers

vers et depuis Rennes Métropole sont concentrés sur les heures de pointe du matin et du soir

Sources : EMC² 2018 - Rennes Métropole - Réalisation Audiar.



-1 min 46 s*
de temps de parcours
entre 2018 et 2024

**Pour accéder à Rennes depuis une commune de l'aire urbaine entre 7h30 et 8h30 un mardi hors vacances scolaires*

Source : Métrosat Google Distance Matrix - Réalisation Audiar.

[1] *Données issues de l'Enquête Ménages Déplacements 2018 (EMC² d'Ille-et-Vilaine), Fréquence+ 2023 et des temps de parcours (Google Maps).*

AUDIAR RENNES

DES PHÉNOMÈNES DE CONGESTION LIMITÉS ET STABLES

Des temps de parcours vers Rennes stables

Cette analyse porte sur l'évolution des temps de parcours moyens pour accéder à Rennes entre 7h30 et 8h30 depuis les communes de l'aire urbaine entre 2018 et 2024[2], exprimés en minutes.

L'enseignement principal est une **stabilité globale**, **voire une légère amélioration** des conditions de circulation. Les mardi et jeudi restent les jours les plus chargés. Le mardi est le jour le plus critique avec en moyenne 44 minutes de trajet, sans aucun changement entre 2018 et 2024. Le jeudi connaît une légère dégradation (+1 min), passant à 43 minutes. Cela s'explique souvent par une présence maximale sur site des salariés (moins de télétravail ces jours-là).

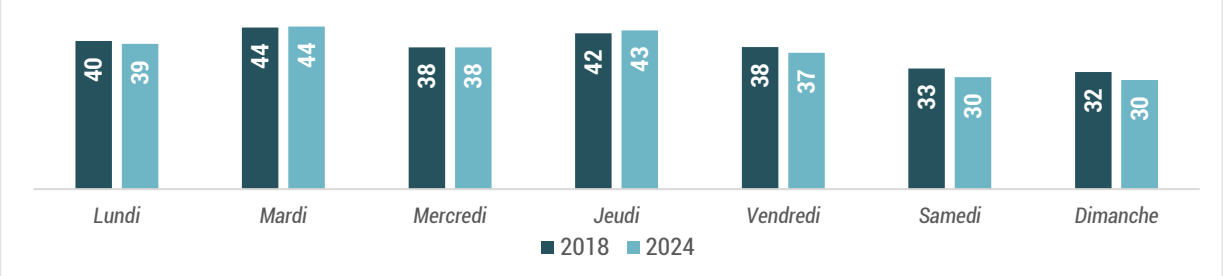
Avec une amélioration le week-end

Le temps de parcours chute drastiquement le week-end pour atteindre 30 minutes le samedi et le dimanche. On note une amélioration de 2 à 3 minutes par rapport à 2018, ce qui peut refléter une meilleure fluidité ou un report vers d'autres modes (la ligne b et l'augmentation de la fréquentation de la ligne a du métro).

Focus méthodologique

Le périmètre de « l'aire urbaine rennaise » utilisé pour analyser les données Métrosat correspond à celui défini par l'Insee comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. ».
L'aire urbaine de Rennes (AU 2010) comptabilise 182 communes.

ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS "RÉELS" MOYENS DES TRAJETS **VERS RENNES** SELON LE JOUR DE LA SEMAINE ENTRE 7H30-8H30
(Avril 2018 et 2024, hors vacances scolaires)



Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.



Bretelle d'accès à la rocade
© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole.

[2] *Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.*

Une hausse contenue aux heures de pointe

Si globalement les temps de parcours en voiture sont stables, voire connaissent une légère amélioration sur une grande partie de l'aire urbaine rennaise, des dégradations localisées et parfois importantes sont observées dans certains secteurs, notamment au sud (axes Rennes–Nantes et Rennes-Angers), à l'ouest (Route de Lorient, RN 24) et autour de l'axe Rennes-Vitré) avec des allongements évalués à 6 minutes sur la période analysée.

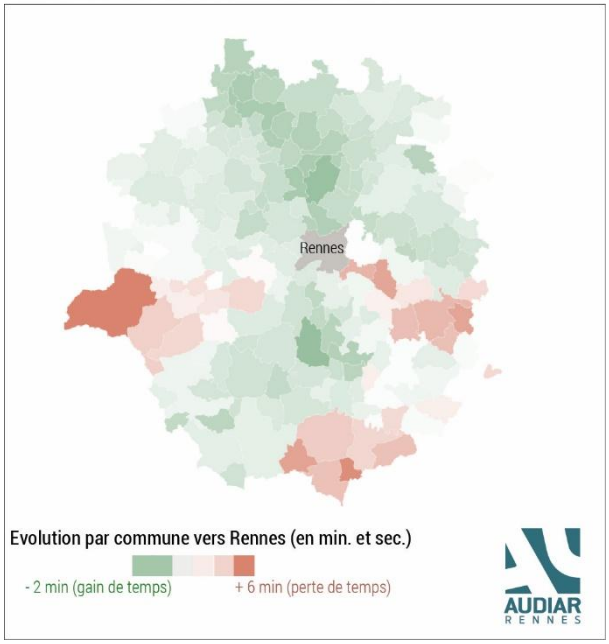
En observant plus particulièrement l'évolution des temps de parcours en voiture selon les heures un mardi hors vacances scolaires entre 2018 et 2024, l'analyse confirme **une tendance vers une stagnation quasi totale des temps de trajet aux heures les plus critiques**, malgré une légère évolution des comportements. Une hypothèse serait que ce niveau de congestion et temps de parcours correspondent au niveau d'équilibre acceptable par les automobilistes avant le report modal d'une partie d'entre eux vers d'autres modes (bus, train, vélo…) ou le décalage de leurs horaires.

La pointe du matin a lieu à 8h avec un temps de trajet de 46 minutes. Ce chiffre est strictement identique entre 2018 et 2024. C'est le plafond de saturation. À 7h30, on note une légère dégradation, passant de 42 à 43 minutes. Cela suggère que certains usagers tentent de partir plus tôt pour éviter le pic de 8h, déplaçant ainsi la congestion vers l'amont.

La pointe du soir est plus étalée et plus stable. Contrairement au matin, la pointe du soir est moins "aiguë" mais plus longue avec une stabilité dominante : entre 17h et 19h, les temps de parcours oscillent autour de 38 minutes.

Le créneau de 18h30 reste le seul créneau du soir à afficher une micro-hausse (+1 min), passant de 36 à 37 minutes entre 2018 et 2024.

EVOLUTION MOYENNE DES TEMPS DE PARCOURS EN VOITURE VERS RENNES DEPUIS LES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE
Entre 2018 et 2024 un mardi entre 07h30 et 08h30

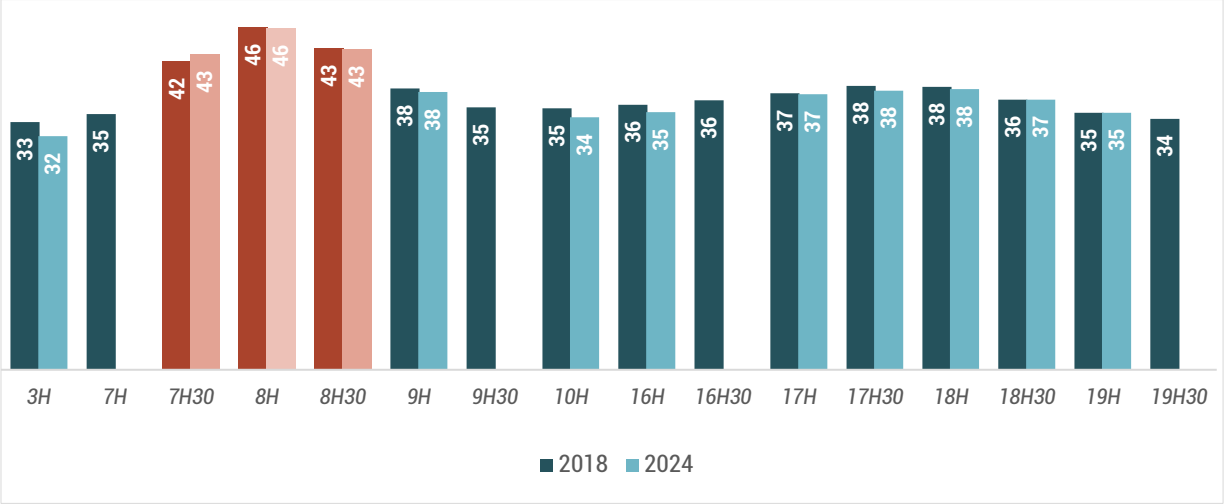


Source : Métrosat Google Distance Matrix -Réalisation Audiar.





ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS "RÉELS" MOYENS DES TRAJETS **VERS RENNES** PAR CLASSE HORAIRE UN MARDI
(Avril 2018 et 2024, hors vacances scolaires, exprimés en minutes)



Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.
NB : En 2024, les temps de parcours n'ont pas été requêtés sur les créneaux horaires de 7h00, 9h30, 16h30 et 19h30.

DIFFÉRENCE DES TEMPS DE PARCOURS **VERS RENNES** ENTRE 2018 ET 2024
Un mardi (07h30-8h30) hors vacances scolaires

Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2017	+ 04 min 11s	+ 01 min 31s	- 06 min 40s	- 04 min 58s	- 02s	- 08s	+ 02 min 19s
2018		- 02 min 50s	- 10 min 36s	- 09 min 09s	- 04 min 11s	- 04 min 00s	- 01 min 46s
2019			- 07 min 52s	- 06 min 10s	- 51s	- 34s	- 05s
2020				+ 01 min 36s	+ 06 min 36s	+ 07 min 09s	+ 06 min 51s
2021					+ 04 min 58s	+ 05 min 09s	+ 07 min 22s
2022						+ 10s	+ 02 min 24s
2023							+ 02 min 13s

Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.

Note de lecture
En 2024, le temps de trajet en voiture vers Rennes a diminué de 1 minute 46 secondes par rapport à 2018 lors d'un déplacement réalisé un mardi entre 07h30 et 08h30. A l'inverse, en 2023, le temps de trajet a augmenté de 7 minutes 09 secondes par rapport à l'année 2020.

DES TEMPS DE TRAJET DEPUIS RENNES PLUS LONGS

En regardant l'évolution moyenne des temps de parcours en voiture depuis Rennes en heure de pointe du soir, d'une année à l'autre, la tendance depuis la période Covid est à la stabilisation du temps de trajet depuis l'augmentation entre 2022 et 2023 (de + 1 minute).
Contrairement aux flux entrants restant stables, le temps de trajet au départ de Rennes augmente, quel que soit le jour de la semaine :

- Le pic du jeudi et vendredi : ces deux jours atteignent le plafond de 36 minutes. Le jeudi enregistre d'ailleurs la plus forte hausse (+1 minute), signalant une congestion accrue en fin de semaine.
- Le début de semaine : le lundi, mardi subissent chacun une hausse de +1 minute. Sortir de Rennes le mardi est désormais aussi long qu'y entrer le matin (39 minutes).

Les temps de parcours au départ de Rennes (flux sortants) vers les communes de l'aire urbaine de Rennes ont une durée moyenne de 36 minutes en 2024, 31 minutes en 2018.

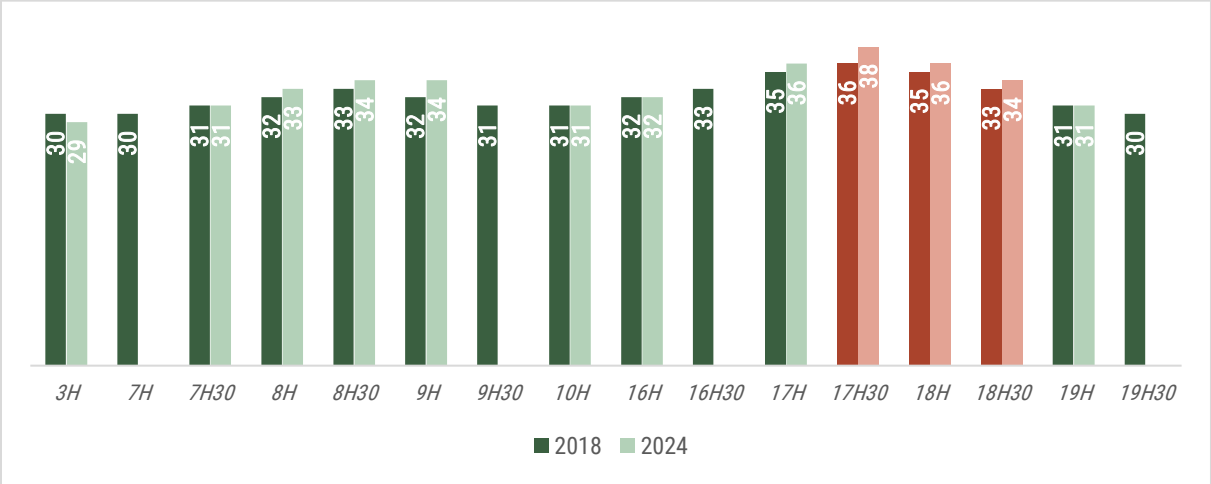
L'analyse des temps de parcours selon les heures de ces flux sortants confirme une tendance significative par rapport aux flux entrants du matin avec **une dégradation quasi généralisée**, particulièrement marquée lors de la pointe du soir.
En effet, la sortie de Rennes lors de la pointe du soir est plus longue en 2024 qu'en 2018 :

- **Le pic de 17h30 :** C'est le moment le plus difficile de la journée. Le temps de trajet moyen augmente de **36 à 38 minutes (+2 min)**.
- **Un tunnel de congestion :** Entre 17h00 et 18h30, chaque créneau horaire subit une augmentation systématique de **+1 minute**.
- **L'effet "heure de pointe étendue" :** La congestion ne se résorbe pas plus vite qu'avant ; elle semble même s'étirer, rendant les départs du travail plus laborieux pour l'ensemble des actifs.

La pointe du matin est moins fluide entre 2018 et 2024. Même si le flux principal du matin est l'entrée vers Rennes, ceux qui quittent la ville subissent aussi des ralentissements :

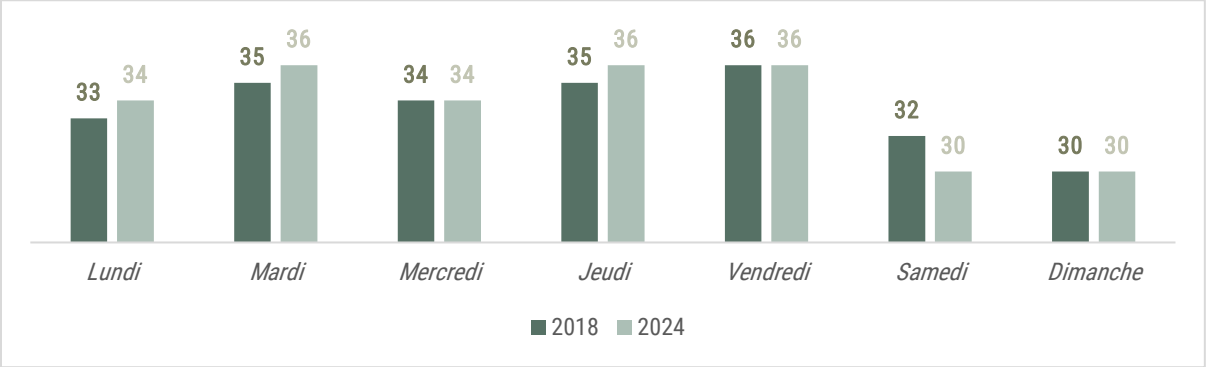
- **8h30 et 9h00 :** on observe une hausse notable de **+1 à +2 minutes**. À 9h, le temps passe de 32 à **34 minutes**.
  Cela indique que la rocade et les axes de sortie sont désormais impactés par "l'effet miroir" de la congestion entrante ou par une augmentation des emplois situés en périphérie (zones d'activités).

ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS "RÉELS" MOYENS DES TRAJETS **DEPUIS RENNES** PAR CLASSE HORAIRE UN MARDI
(Avril 2018 et 2024, hors vacances scolaires, exprimés en minutes)



Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.
NB : En 2024, les temps de parcours n'ont pas été requêtés sur les créneaux horaires de 7h00, 9h30, 16h30 et 19h30.

TEMPS DE PARCOURS "RÉEL" MOYEN DES TRAJETS **DEPUIS RENNES** SELON LE JOUR DE LA SEMAINE EN HEURE DE POINTE DU SOIR (17H30-18H30)
(Avril 2024, hors vacances scolaires, exprimés en minutes)



Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.





DIFFÉRENCE DES TEMPS DE PARCOURS **DEPUIS RENNES** ENTRE 2018 ET 2024
Un mardi entre 17h30 et 18h30 hors vacances scolaires

Année	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2017	+ 03 min 09s	+ 02 min 15s	- 02 min 34s	- 01 min 08s	+ 02 min 43s	+ 02 min 17s	+ 04 min 09s
2018		- 54s	- 05 min 44s	- 04 min 18s	- 26s	- 52s	+ 59s
2019			- 05 min 15s	- 03 min 21s	+ 36s	+ 11s	+ 01 min 24s
2020				+ 02 min 09s	+ 06 min 12s	+ 05 min 29s	+ 06 min 32s
2021					+ 03 min 51s	+ 03 min 26s	+ 05 min 18s
2022						- 25s	+ 01 min 26s
2023							+ 01 min 51s

Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.

Note de lecture
En 2024, le temps de trajet en voiture depuis Rennes a augmenté de 1 minute par rapport à 2018, lors d'un déplacement réalisé un mardi entre 17h30 et 18h30.

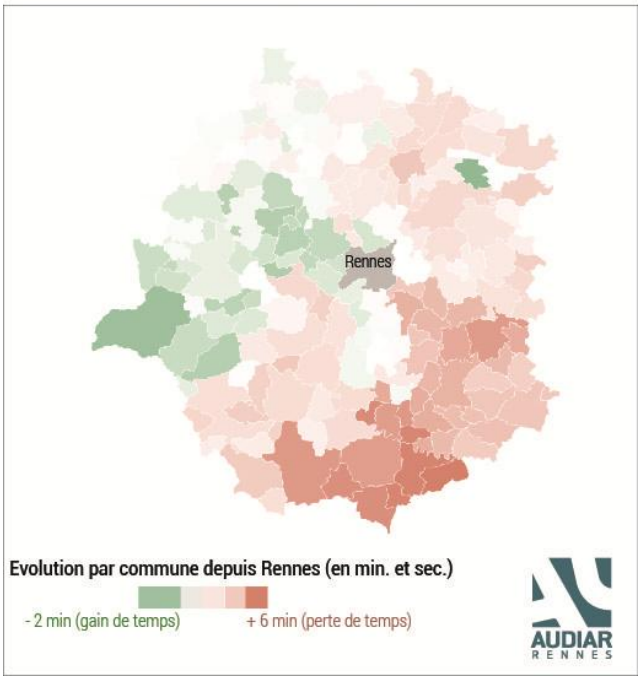
Plus précisément, la géographie des temps de parcours en voiture depuis Rennes vers les communes de l'aire urbaine rennaise en heure de pointe du soir met en évidence une augmentation généralisée des temps de parcours particulièrement marquée vers le sud et l'est de Rennes. Les conditions de circulation routière semblent à l'inverse plus fluides à l'ouest et au nord-ouest de l'agglomération rennaise.

La pointe du soir semble plus contrainte que celle du matin, avec une concentration des flux de sortie sur certains axes, et des phénomènes de saturation plus diffus et étendus.



Circulation dense sur la rocade le soir
© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole.

EVOLUTION MOYENNE DES TEMPS DE PARCOURS EN VOITURE DEPUIS RENNES VERS LES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE
Entre 2018 et 2024 un mardi entre 17h00 et 18h00



Source : Métrosat Google Distance Matrix – Réalisation Audiar.

UN USAGE DE LA VOITURE CONCENTRÉ AUX HEURES DE POINTE

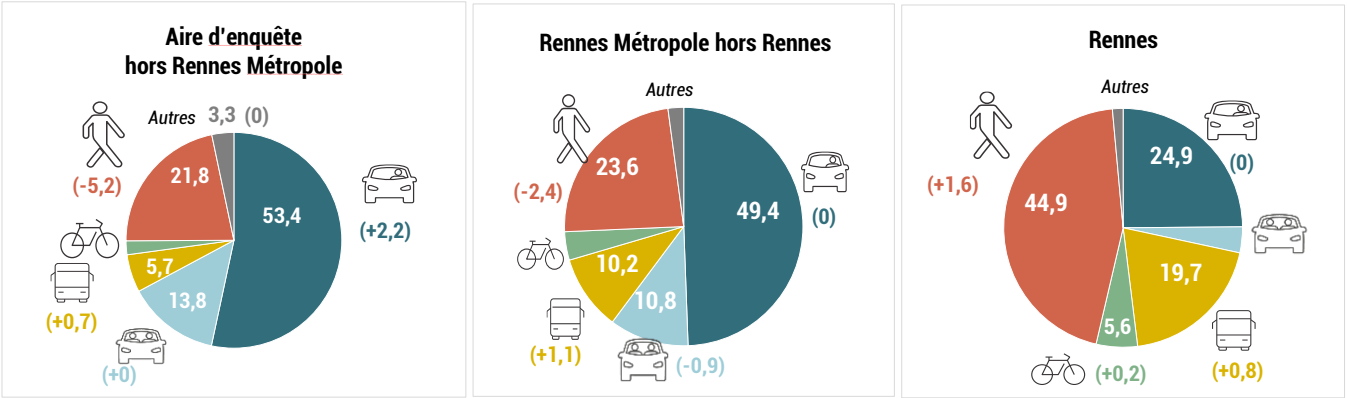
Une part modale voiture plus marquée hors des territoires urbains

La voiture reste le mode principal de déplacements au quotidien pour les habitants d'Ille-et-Vilaine, avec près de 6 déplacements sur 10 en 2023. Sa pratique est bien moindre chez les urbains (25 % chez les Rennais) que chez les non métropolitains (53 %), dont la pratique automobile est beaucoup plus marquée, avec même une hausse de 2,2 points par rapport à 2018.

Précision méthodologique

L'évolution des parts modales est calculée entre l'Enquête ménages-déplacements 2018 (EMC²) et celle de 2023 (Fréquence+). Elle sera confirmée lors de la prochaine enquête ménages prévue en 2028.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES ENTRE 2018 ET 2023



Source : Enquête Fréquence + 2023 - Réalisation Audiar.

Des déplacements automobiles majoritairement intra-territoire

Même si les déplacements automobiles sont nombreux, ils sont réalisés majoritairement à l'intérieur du territoire d'origine. En effet, 66 % des flux routiers recensés sur l'Ille-et-Vilaine ont pour origine et destination le même territoire. Par exemple, 50 % des déplacements des métropolitains ont lieu dans Rennes Métropole. Cette part atteint 75 % chez les non métropolitains.

En 2018, environ 800 000 déplacements voiture étaient recensés chaque jour sur Rennes Métropole, dont seulement 17 % provenaient d'un territoire hors Métropole (142 000 déplacements voiture), et autant qui en ressortent.

Au global, on a donc 2/3 de déplacements internes et 1/3 de déplacements d'échange (auxquels il faudrait ajouter le transit traversant toute la métropole sans s'y arrêter).

PART DES DÉPLACEMENTS VOITURE REALISÉS AUX HEURES DE POINTE PAR RAPPORT AU TOTAL DE DEPLACEMENTS VOITURE JOURNALIERS

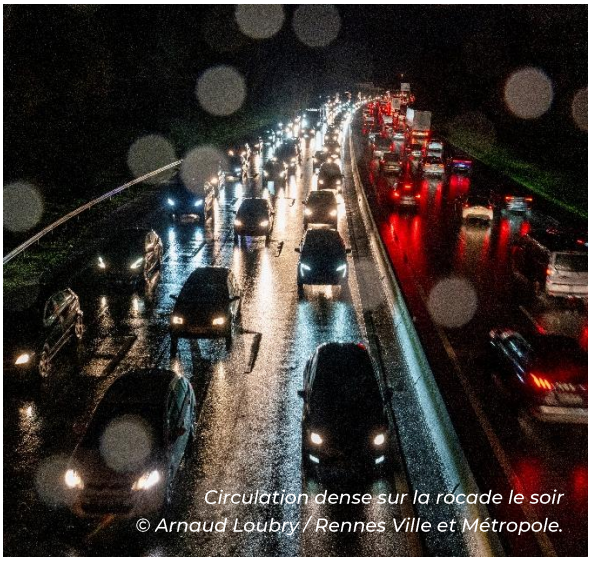
Origine-destination des déplacements	Rennes Métropole-Rennes Métropole	Hors Rennes Métropole - Rennes Métropole	Rennes Métropole- Hors Rennes Métropole	Hors Rennes Métropole - Hors Rennes Métropole	TOTAL
Heure de pointe du matin départ 6h-9h	22%	42%	15%	23%	24%
Heure de pointe du midi départ 12h-13h	15%	10%	11%	13%	13%
Heure de pointe du soir départ 16h-18h	29%	22%	37%	30%	30%
Total heures de pointe	**66%**	**73%**	**64%**	**67%**	**67%**
Nombre de déplacements voiture par jour	**671 619**	**142 135**	**141 587**	**1 420 886**	**2 376 227**

Source : EMC² 2018 - Réalisation Audiar.

Note de lecture
66 % des déplacements voiture ayant pour origine ou destination Rennes Métropole sont réalisés sur les heures de pointe (matin, midi et soir), 29 % sur l'heure de pointe du soir.

Des déplacements automobiles concentrés aux heures de pointe

En 2018, les déplacements motorisés réalisés sur les deux gros pics de déplacements (à 8h le matin et 17h le soir) concentraient 54 % des déplacements automobiles journaliers. Pour les déplacements vers Rennes Métropole, le principal motif reste le travail, avec des horaires contraints pour la moitié. 56 % des habitants estiment que leurs départs pour le travail sur les heures de pointe du matin ne peuvent pas être décalés. De même, 60 % des personnes considèrent être contraintes de se déplacer en voiture, principalement car plus de la moitié d'entre elles estime l'offre de transport collectif non adaptée. Dans une moindre mesure (30 %), elles estiment que la voiture leur est nécessaire pour des activités dans la journée ou de la dépose d'enfant.

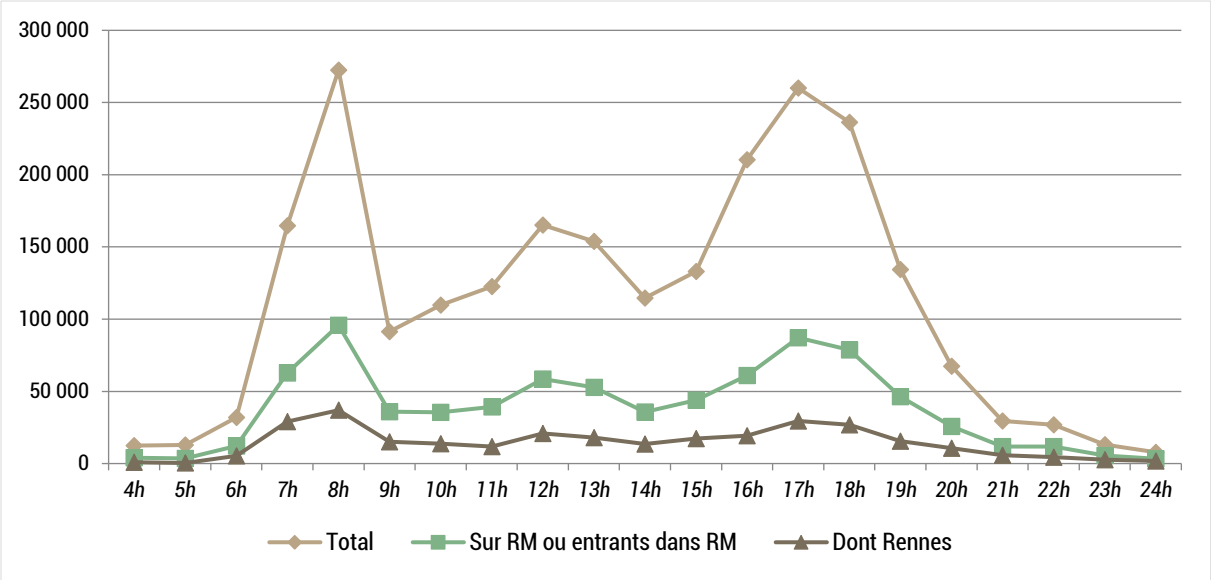


Circulation dense sur la rocade le soir
© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole.

L'analyse plus fine autour de Rennes donne une heure de pointe du matin de 7h50 à 8h50 (heure d'arrivée à destination). Pendant ce pic, la circulation automobile dans Rennes correspondait, en 2018, à 22 000 voitures entrantes, 14 000 voitures internes à Rennes, et 9 000 voitures sortantes, soit un total de 45 000 voitures circulant sur une heure.

L'heure de pointe du soir se situe entre 17h00 et 18h00 (heure de départ). Pendant ce pic, la circulation automobile dans Rennes correspond à 20 000 voitures sortantes, 16 000 voitures internes à Rennes, et 8 000 voitures entrantes, soit un total de 44 000 voitures circulant sur une heure.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES SUR LA JOURNÉE À DESTINATION DE RENNES MÉTROPOLE ET RENNES EN 2018



Source : EMC² 2018 - Réalisation Audiar.



Circulation dans Rennes
© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole.

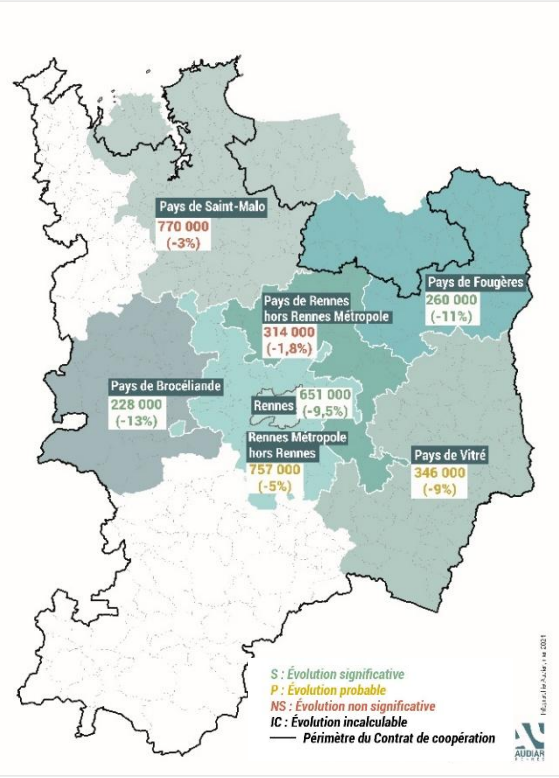
VERS UNE PRATIQUE AUTOMOBILE MOINS PRÉGNANTE

Une baisse notable de la mobilité et des flux quotidiens

Depuis 2018, la mobilité quotidienne observée est en baisse sur l'ensemble du territoire, avec près d'un demi-déplacement en moins par jour et par habitant, et ce quel que soit le lieu de résidence.

Cette diminution de la mobilité s'accompagne d'une baisse de 7 % du volume total de déplacements, alors même que la population a progressé de plus de 5 %. Cette tendance est observée à la fois à l'échelle de Rennes Métropole et du reste du territoire.

ÉVOLUTION DU VOLUME DE FLUX DE DÉPLACEMENTS ENTRE 2018 ET 2023



Source : EMC² 2018 – Fréquence + 2023 - Réalisation Audiar.

Mais un manque d'optimisation de la voiture

À l'échelle de l'aire d'enquête, le taux de remplissage des voitures diminue légèrement, passant à 1,24 personne par voiture en 2023, soit une baisse de -0,02 personne par rapport à 2018. Cette évolution traduit une tendance globale à la diminution du covoiturage ou du partage de véhicules dans les déplacements du quotidien.

On voit néanmoins un léger contraste entre les territoires situés hors Rennes Métropole où l'évolution du taux d'occupation des voitures reste élevée et stable (1,26 personne par voiture) alors que la tendance est plutôt à la baisse chez les métropolitains, plus particulièrement chez les Rennais. Les facteurs explicatifs peuvent être multiples : davantage d'alternatives à la voiture en milieu urbain, des trajets plus courts chez les métropolitains moins propices à la pratique du covoiturage, des pratiques de mutualisation des trajets plus stables dans le temps dans les territoires ruraux....

ÉVOLUTION DU TAUX D'OCCUPATION POUR 100 VOITURES

Tout motif	2023	Évolution 2018-2023 Nombre de personnes
Aire d'enquête	124	-2
Ensemble des Pays hors Rennes Métropole	126	0
Rennes Métropole	119	-5
Rennes Métropole hors Rennes	122	-2
Rennes	114	-10

Source : EMC² 2018 – Fréquence + 2023 - Réalisation Audiar.

Une diminution probable[3] du temps de déplacement

Le temps de déplacement journalier d'un métropolitain, tous motifs confondus, est en baisse de 4 minutes, entre 2018 et 2023, et de 2 minutes pour les Bretilliens. La durée de déplacement liée au travail reste stable entre 2018 et 2023 avec une durée moyenne de 52 minutes.

Le temps de marche par jour et par habitant s'est réduit de 2 minutes, entre 2018 et 2023, quel que soit le territoire de résidence (24 minutes en 2023) alors que les temps de déplacement à vélo augmentent de 5 minutes (36 minutes en 2023) ainsi que les déplacements en transports collectifs (1h10 en moyenne en 2023).

Le temps de déplacement en voiture diminue quant à lui de 3,4 minutes (soit 46 minutes en 2023).

[3] *Élément à confirmer lors de la prochaine EMC² 2028.*

ÉVOLUTION DE LA DURÉE DE DÉPLACEMENT PAR JOUR PAR HABITANT TOUS MOTIFS ENTRE 2018 ET 2023

Territoire de résidence	Durée de déplacement par jour par habitant en 2023	Évolution
Aire d'enquête	52 min	-2
Ensemble des Pays hors Rennes Métropole	52 min	-0,7
Rennes Métropole	52 min	-3,6
Rennes Métropole hors Rennes	54 min	-3,3
Rennes	49 min	-4

Source : EMC² 2018 – Fréquence + 2023 - Réalisation Audiar.



Voie rapide en été
© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole.

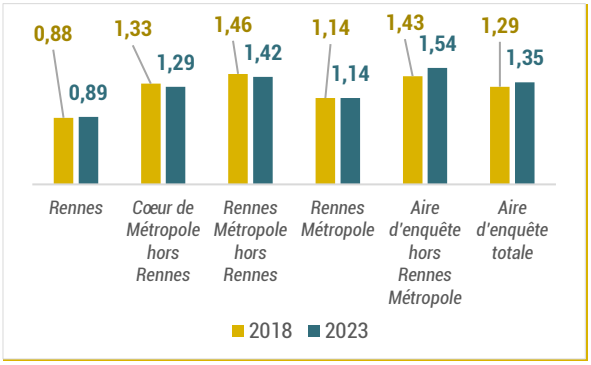
LES NOUVELLES TENDANCES À PRENDRE EN COMPTE

Le nombre moyen de véhicules par personne continue à diminuer légèrement

Les enquêtes mobilité réalisées dans d'autres agglomérations françaises depuis 2020 témoignent de l'inscription dans le temps long du recul de la voiture en ville : les taux de motorisation par personne diminuent légèrement chez les résidents des grands centres urbains (0,64 véhicule par adulte contre 0,66 dix ans auparavant). En revanche le nombre moyen de véhicules par adulte demeure stable hors des grands centres urbains, voire augmente en rural périurbain.

En effet, le taux de motorisation des Rennais se stabilise à 0,88 véhicule par ménage en 2023, atteint 1,42 véhicule chez les métropolitains non rennais en 2023, en légère baisse depuis 2018. En revanche, on note une hausse du nombre de voitures par ménages en dehors de la métropole (1,54 en 2023 contre 1,43 en 2018).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOITURES PAR MÉNAGE ENTRE 2018 ET 2023



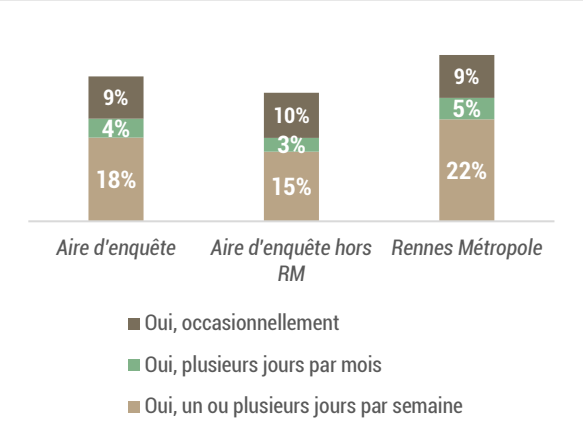
Source : EMC² 2018 – Fréquence + 2023 - Réalisation Audiar.

Le télétravail produit un effet mesuré sur la mobilité quotidienne

La baisse de la mobilité est portée principalement par une baisse du nombre de déplacements à destination du travail : de l'ordre de -15 % de déplacements quotidiens à destination du travail par personne quel que soit le territoire. Cette tendance est sans doute portée par la pratique du télétravail, qui s'est diffusée plus largement dans certaines professions à partir de 2020. Toutefois, tout le monde ne télétravaille pas : sur l'ensemble des territoires couverts par des EMC²[4] entre 2021 et 2023, seuls 6 % des actifs sont en télétravail un jour de semaine, une proportion qui atteint 13 % chez les cadres. Sur le territoire bretillien, 4,8 % des actifs sont en télétravail chaque jour. D'après l'enquête Fréquence + 2023, plus de 30 % des actifs bretilliens enquêtés ont déclaré télétravailler, dont la majorité de manière régulière. Les métropolitains pratiquent davantage le télétravail, en particulier les non rennais (c'est sans doute lié aux emplois davantage tertiaires). Leur jour de télétravail, ils se déplacent davantage à proximité de leur domicile et plus à pied que leur jour de présence au bureau. Mais le jour de présence au bureau, ces actifs parcourent encore plus de kilomètres que les actifs ne pratiquant pas le télétravail.

[4] *Enquêtes ménages-déplacements Certifiées Cerema.*

PART DES ACTIFS DÉCLARANT TÉLÉTRAVAILLER EN 2023



Source : Fréquence + 2023 - Réalisation Audiar.

Le taux de possession du permis de conduire chez les 18-40 ans est en recul

73 % des 18-40 ans résidant dans les grands centres urbains possèdent le permis dans les enquêtes EMC² 2021-2023[5], contre 78 % dans les enquêtes 2007-2013. La diminution du taux de possession du permis de conduire, déjà constatée chez les plus jeunes, concerne désormais également les personnes âgées de plus de 30 ans. Ce phénomène semble aller au-delà d'un simple recul de l'âge du passage de l'examen du permis et pourrait confirmer un recul de l'usage de la voiture chez les nouvelles générations.

Ces évolutions traduisent des mutations profondes des pratiques de mobilité, liées à la fois aux transformations urbaines, aux politiques de transport et aux changements de modes de vie. Elles peuvent influer à terme sur les conditions de circulation routière dans la métropole rennaise.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier l'AURAN, l'agence d'urbanisme de Nantes, de nous avoir mis à disposition les données de temps de parcours issues de Google Trafic et la méthodologie d'exploitation.

Focus méthodologique

Les analyses présentées s'appuient sur l'outil Métrosat développé en interne par l'AURAN (l'agence d'urbanisme de Nantes) sur la métropole nantaise. Il permet d'analyser l'impact de la circulation automobile sur l'accessibilité d'un territoire à partir des temps de parcours en voiture renseignés sur Google Maps (utilisation de l'interface de programmation ou API « Distance Matrix » qui permet d'estimer la durée d'un trajet en fonction du trafic). Cette méthode a été dupliquée par l'Audiar à l'échelle de l'Aire urbaine de Rennes (Insee).

Concrètement, la base de données est constituée en mesurant les temps de parcours pour l'ensemble des trajets depuis les centres des communes de l'aire urbaine et le centre de Rennes sur les années complètes 2018 à 2024.

Les temps réels de parcours sont récupérés tous les jours pour 16 créneaux horaires : 3h00, 7h00, 7h30, 8h00, 8h30, 9h00, 9h30, 10h00, 16h00, 16h30, 17h00, 17h30, 18h00, 18h30, 19h00, 19h30. Ont été retenues les données du mois d'avril 2018 afin de pouvoir comparer avec les données de référence de l'Enquête Ménages Déplacements (EMC² 2018) d'Ille-et-Vilaine, période pré-Covid et avril 2024 afin d'avoir une période plus récente post-Covid.

POUR EN SAVOIR +

Tableau de bord de suivi du Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole, décembre 2024, Audiar, https://tinyurl.com/2t6cvkxk

Enquête « Fréquence+ » 2023 : les pratiques de déplacements des habitants depuis 2018, août 2025, Audiar, https://tinyurl.com/yc8w5s4v

PHOTOGRAPHIES

© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole.

[5] *Source : Les synthèses du Cerema : Mobilités du quotidien : tendances et enseignements, novembre 2025.*

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

RÉDACTION
Séverine GROULD

DIRECTION DE LA PUBLICATION
Pierre MAURA

2026-1401-EXT-072 Document imprimé sur un papier issu de forêts gérées durablement certifiées