AUDÉLOR
DÉVELOPPEUR DE TERRITOIRE

DOCUMENT TECHNIQUE

18
Novembre 2026

Le trafic routier sur le pays de Lorient

ÉTAT DES LIEUX 2025 ET ÉVOLUTION DEPUIS 1998

Études urbaines et aménagement

Contact : Jean-Christophe Dumons : 02 97 12 06 64

Equipe projet : Arnaud Le Montagner

Directeur de la publication : Gilles Poupard

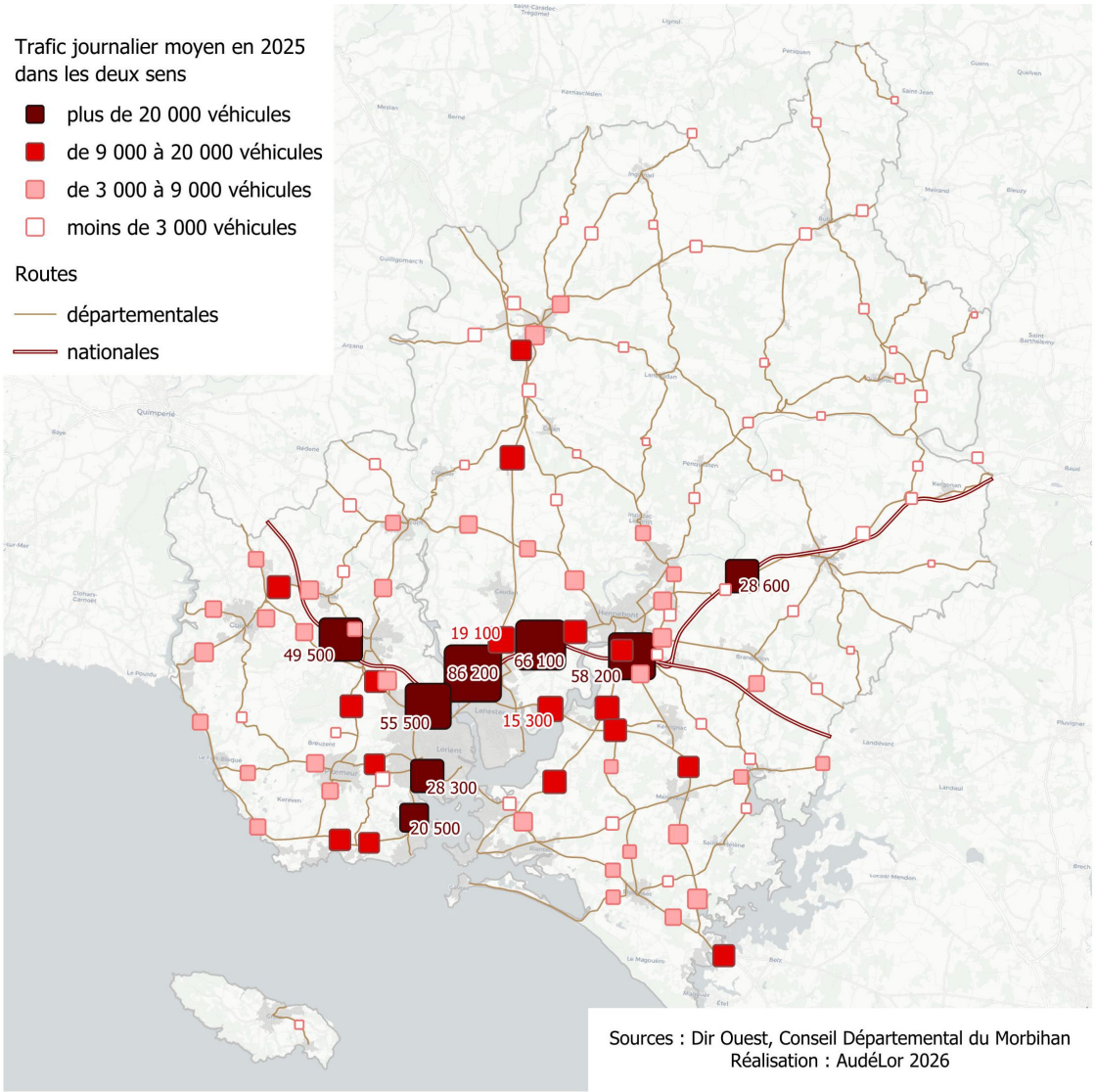
Depuis 2006, AudéLor recueille, dans son observatoire des mobilités, les données de trafic routier issues des comptages effectués par les communes, le Département et la Direction Interdépartementale des Routes Ouest.

AudéLor dispose ainsi d'une base de données constituée de plus de 600 points de comptage dont plus d'une centaine pour lesquels il est possible de suivre l'évolution du trafic depuis 1998. Ces points concernent les routes départementales et nationales.

La RN 165, un axe structurant qui polarise les flux

Les axes qui comptent le plus de trafic sont les routes nationales (RN 165 et RN 24) ainsi que deux routes départementales de cœur d'agglomération : la RD 765 reliant la RN 165 au centre de Lorient et la RD 29 reliant Lorient et Larmor-Plage. C'est au niveau du pont du Sac'h situé sur la RN 165 entre Lorient et Lanester que l'on observe le flux le plus important avec un trafic journalier moyen supérieur à 86 000 véhicules, comparable à celui observé sur les rocades de Rennes et Nantes.

Carte de localisation des points de comptage sur les routes départementales et nationales



Un trafic en constante augmentation : + 1 % par an

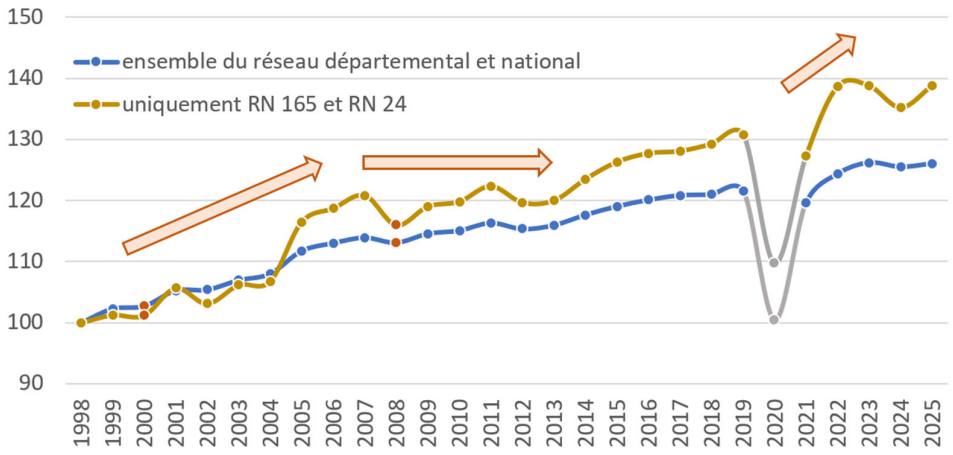
En additionnant les résultats annuels des 107 points de comptage disponibles depuis 1998, on peut mesurer l'évolution du trafic sur le territoire. Ainsi, entre 1998 et 2025, le trafic a augmenté de 26 % sur les routes départementales et nationales du pays de Lorient, soit près de + 1 % en moyenne chaque année. Ce rythme est nettement supérieur à celui de la population qui a augmenté en moyenne de 0,4 % par an sur la période. Il est également supérieur à celui de l'emploi : + 0,7 % par an sur la période 1999 - 2021.

De 1998 à 2007, le rythme de croissance annuel moyen du trafic est de 1,46 %. L'année 2004 est marquée par une forte augmentation du trafic sur les routes nationales. Entre 2007 et 2014, le rythme ralentit par rapport à la décennie précédente, il est de 0,46 %. Cela peut s'expliquer par la récession économique qui a suivi la crise financière de 2008 (cf. évolution de l'emploi salarié privé en bas de page).

L'année 2020 marquée par la crise sanitaire, est une année pour laquelle de nombreux comptages n'ont pas été réalisés. Cependant, à l'échelle nationale la baisse de trafic routier est estimée à 17 %. Pour le pays de Lorient cela correspondrait à un retour 20 ans en arrière en termes de volume de trafic.

A partir de 2021, la fréquentation des routes nationales et départementales repart à la hausse. Le rythme annuel moyen sur la période 2021 – 2025 est de +1,06 %. L'année 2021 est marquée par une forte augmentation du trafic sur les routes nationales. Cette période récente est également marquée par une forte progression de l'emploi. Sur le secteur Bretagne Sud, entre Quimperlé Communauté et Auray Quiberon Terre Atlantique, le nombre d'emplois salariés privés est passé de 76 230 en 2018 à 86 650 en 2025.

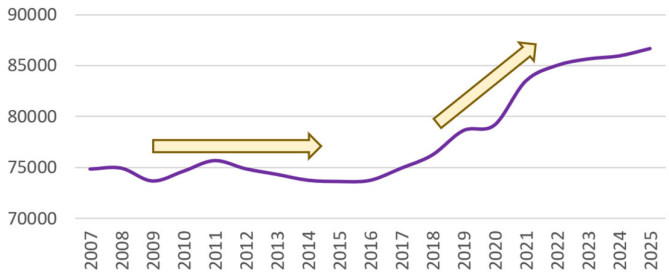
Évolution du trafic routier sur le pays de Lorient (graphique en base 100)
trafic cumulé des points de comptage par année de 1998 à 2025



sources : CD 56 - DIR Ouest / traitement et réalisation : AudéLor 2026
graphique en base 100 en 1998

Une forte corrélation entre l'évolution de l'emploi et l'évolution du trafic routier

Évolution de l'emploi salarié privé de Quimperlé Communauté à AQTA



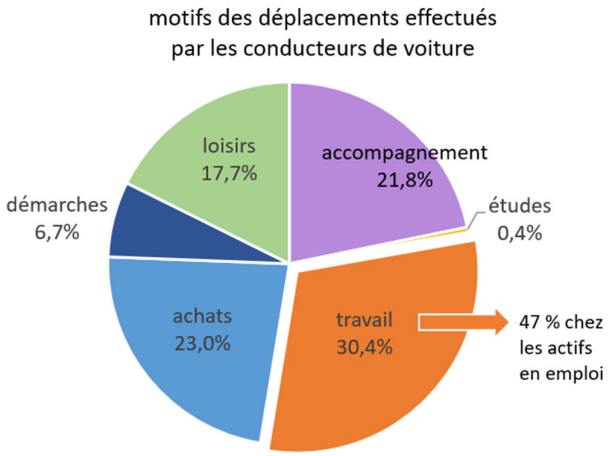
source : Urssaf / réalisation : AudéLor 2026

Le travail, premier motif des déplacements réalisés en voiture

95 % des véhicules comptabilisés sur les routes départementales et nationales du pays de Lorient sont des voitures. Mais pour quelles raisons se déplace-t-on en voiture ?

Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée à l'automne 2024 confirment que le travail est le premier motif d'utilisation de la voiture sur le pays de Lorient. Avec un déplacement sur trois réalisé en tant que conducteur de voiture, le travail devance de plus de 7 points les achats, second motif d'utilisation de la voiture. Ces chiffres prennent en compte l'ensemble des habitants ayant réalisé des déplacements en voiture (conducteurs et conductrices).

Le motif travail est logiquement plus présent dans les déplacements des actifs ayant un emploi. Il représente près de la moitié de leurs déplacements.



source : EMD 2024 - mobilité des habitants du pays de Lorient un jour de semaine hors week-end

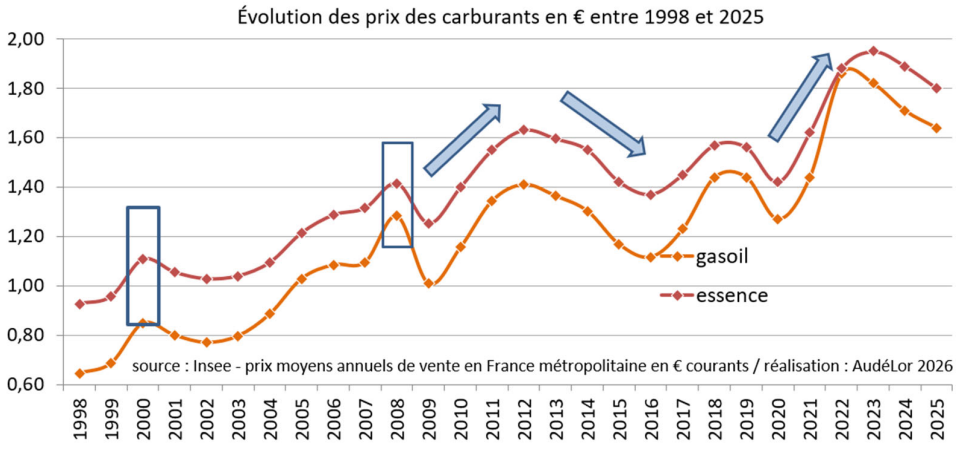
Le prix de l'essence multiplié par deux, celui du gasoil par trois

Sur l'ensemble de la période allant de 1998 à 2025, le trafic ne cesse d'augmenter tout comme les prix à la pompe. On observe que certaines années, la hausse brutale du prix des carburants semble avoir un impact sur le volume de trafic routier. En 2000, année d'une forte hausse des prix de l'essence et du gasoil, le trafic augmente très peu par rapport à 1999. En 2008, la « flambée » des prix s'accompagne d'un léger recul du nombre de véhicules comptabilisés. Entre 2009 et 2012, le volume du trafic routier se stabilise. Quatre années marquées par une forte augmentation des prix des carburants.

La période 2013 – 2016 se caractérise par une baisse des prix des carburants et une reprise de la croissance du trafic. A noter que l'emploi sur le bassin Bretagne Sud est resté stable pendant ces 4 années.

La forte hausse des prix de 2021 et 2023 n'a pas été accompagnée d'une réduction du trafic sur les routes. Au contraire, le trafic s'intensifie durant cette période. Il n'y a donc pas de corrélation systématique entre l'évolution des prix des carburants et celle du trafic sur les routes.

Depuis le mois de mars 2026, les prix des produits pétroliers ont connu une augmentation sans précédent, dépassant les 2 € pour le gasoil et l'essence également. En août 2026, le prix du litre de gasoil est vendu à 2,21 € en moyenne et l'essence à 2,01 €.



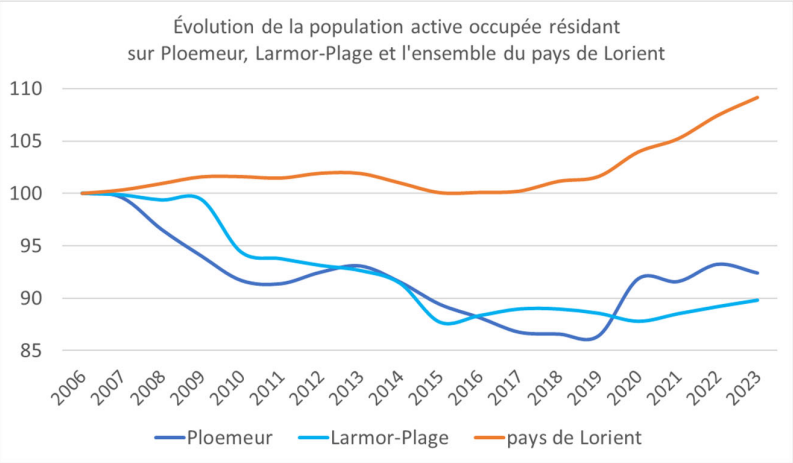
Des évolutions de trafic variables selon les secteurs géographiques

Évolution sur la période 1998 – 2025 : une très forte hausse sur les routes nationales

Les évolutions du trafic routier peuvent être liées à la conjoncture économique, mais aussi aux évolutions démographiques notamment lorsqu'un territoire ou une partie de territoire connait une baisse marquée du nombre d'actifs ayant un emploi.

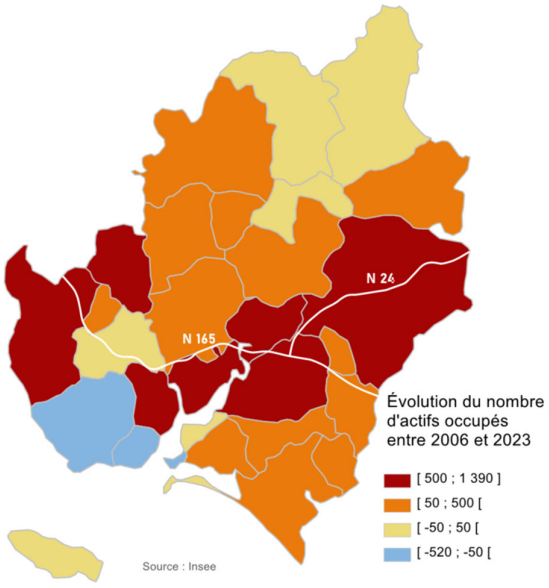
C'est le cas du secteur Ouest littoral – Ploemeur qui compte plusieurs points de comptage avec une évolution à la baisse. La dynamique démographique ralentie de ce secteur sur la période des 25 dernières années, le vieillissement de la population plus marqué, ainsi que l'absence de pôle d'emploi important expliquent la baisse de trafic routier.

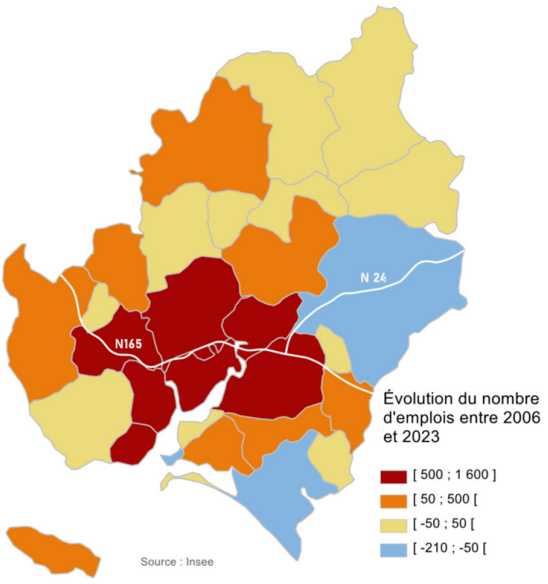
Alors que la population active reste stable à l'échelle du pays de Lorient entre 2006 et 2023, celle des communes de Ploemeur et Larmor-Plage accuse une forte baisse sur la même période. Depuis 2019 la tendance semble cependant s'inverser sur Ploemeur.



Graphique en base 100 à partir de 2006
Source : Insee RP / Réalisation : AudéLor 2026

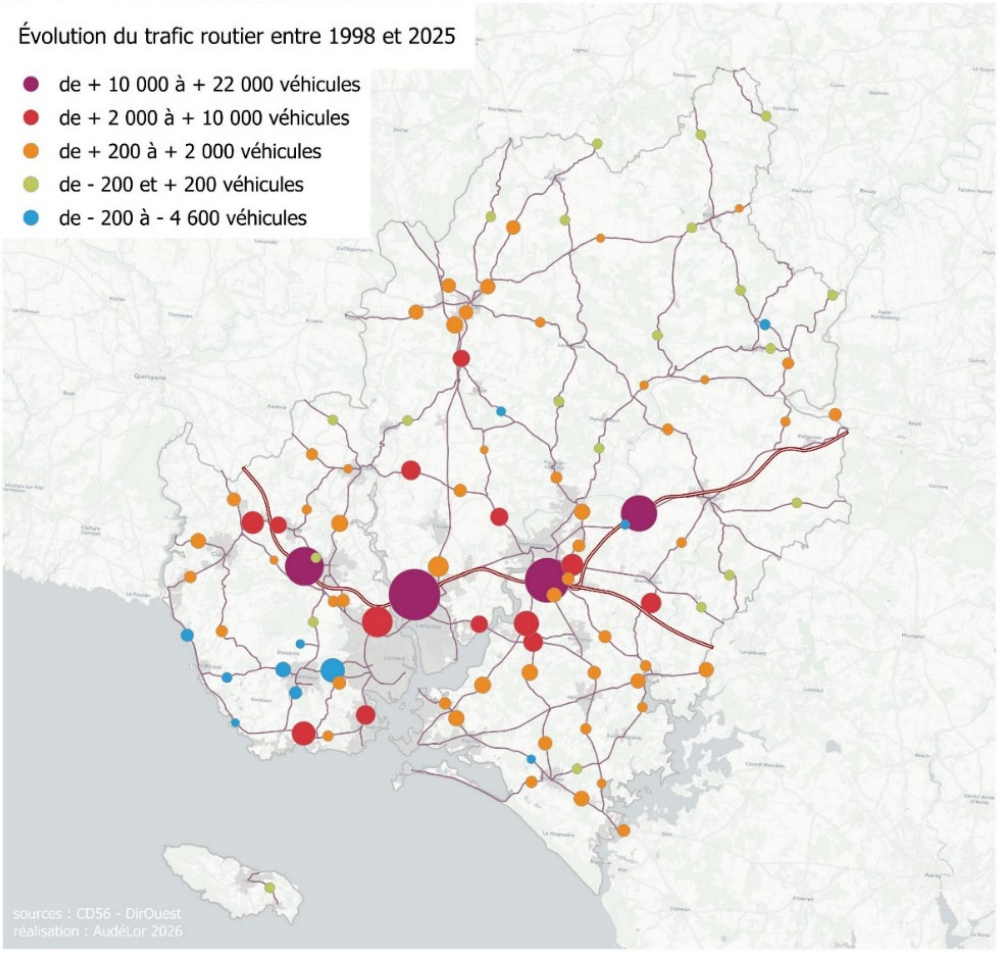
Une forte corrélation entre l'évolution de la population active et l'évolution du trafic





Sur la période longue allant de la fin des années 90 jusqu'à aujourd'hui, on observe une évolution fortement positive sur de nombreux points de comptage. Près d'un point sur deux connait une augmentation de trafic supérieure à 25 %. Les plus fortes augmentations concernent les routes nationales. Le trafic autour de Plouay, Hennebont, Kervignac, Nostang ou encore Guidel nord s'est également intensifié. Ces communes ont vu à la fois leur nombre d'emplois et leur population active progresser.

La hausse du nombre d'emplois se concentre sur le cœur d'agglomération et sa première couronne périphérique. La hausse de la population active concerne des communes traversées ou situées à proximité des routes nationales. Ces deux dynamiques expliquent les augmentations observées sur les principaux axes du territoire.



Évolution sur la période 2021 - 2025

Sur la période post-Covid, la hausse de trafic reste forte le long des routes nationales ainsi que sur les axes proches. Le point de comptage situé sur le tronçon **RN 165 entre Gestel et Quéven** enregistre la hausse la plus forte avec près de 8 000 véhicules / jour supplémentaire entre 2021 et 2025. Une hausse portée en partie par l'augmentation des actifs navetteurs de Quimperlé.

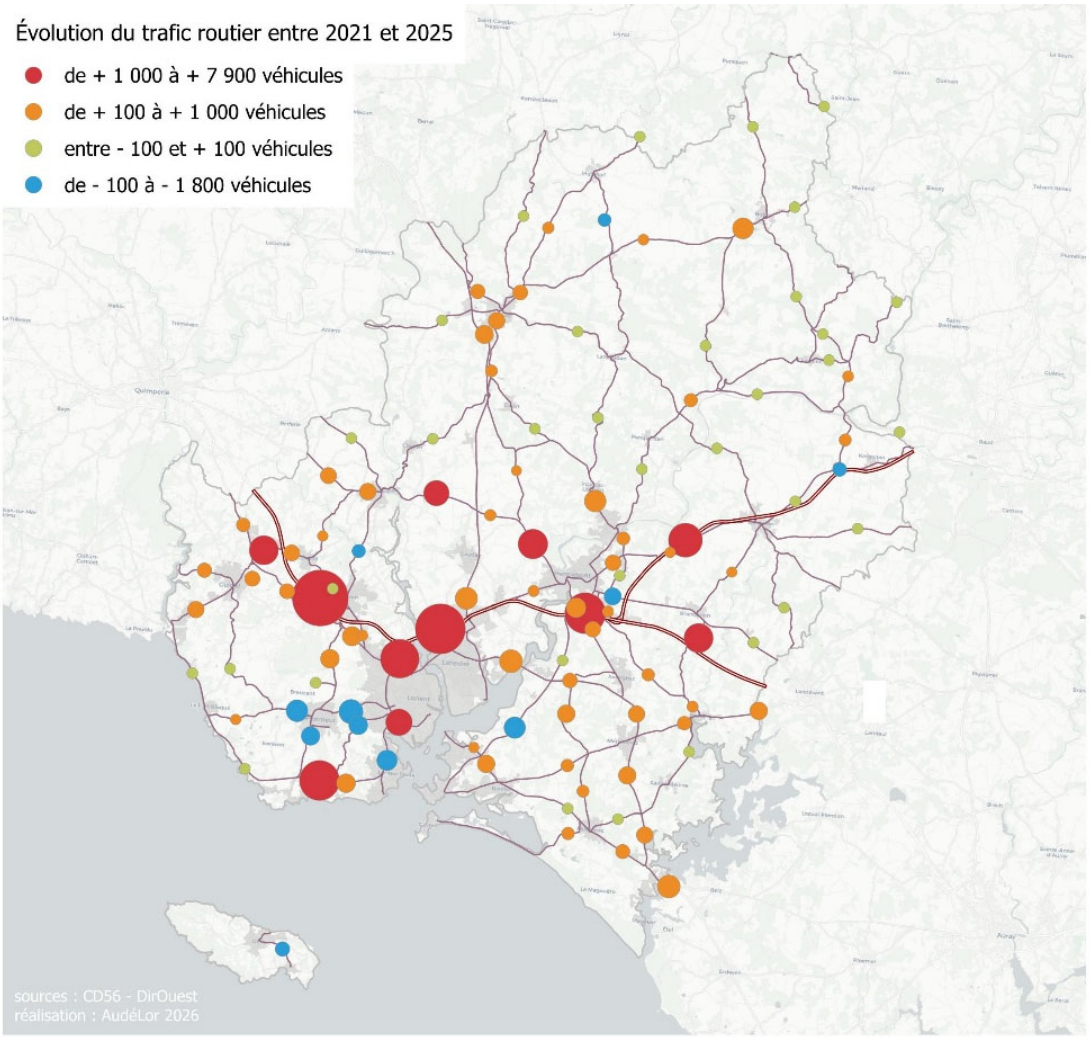
La **RD 765 (Pénétrante de Lorient)** connait également une très forte croissance avec + 3 000 véhicules sur sa partie nord près de l'embranchement à la RN 165. Sur sa partie sud à proximité du secteur de Lorient la Base, l'augmentation de trafic est de + 1 350 véhicules / jours. Il faut cependant noter qu'en 2021, le trafic enregistré au niveau de l'embranchement avec la RN 165 est plus faible que celui de 2019 (52 300 contre 55 300). Si l'augmentation récente correspond à un rattrapage du niveau d'avant la crise sanitaire, il n'empêche que les engorgements de la « pénétrante » sont plus fréquents, sur des plages horaires plus étendues. Ces ralentissements sont également liés au la hausse du trafic sur la RN 165 qui peut plus difficilement absorber le flux entrant.

L'axe **D26 Quimperlé – Hennebont** via Pont-Scorff voit son trafic augmenter plus fortement ces dernières années. Il peut avoir été identifié comme itinéraire alternatif pour les actifs venant de l'Ouest du territoire pour se rendre à l'Est en évitant la RN 165.

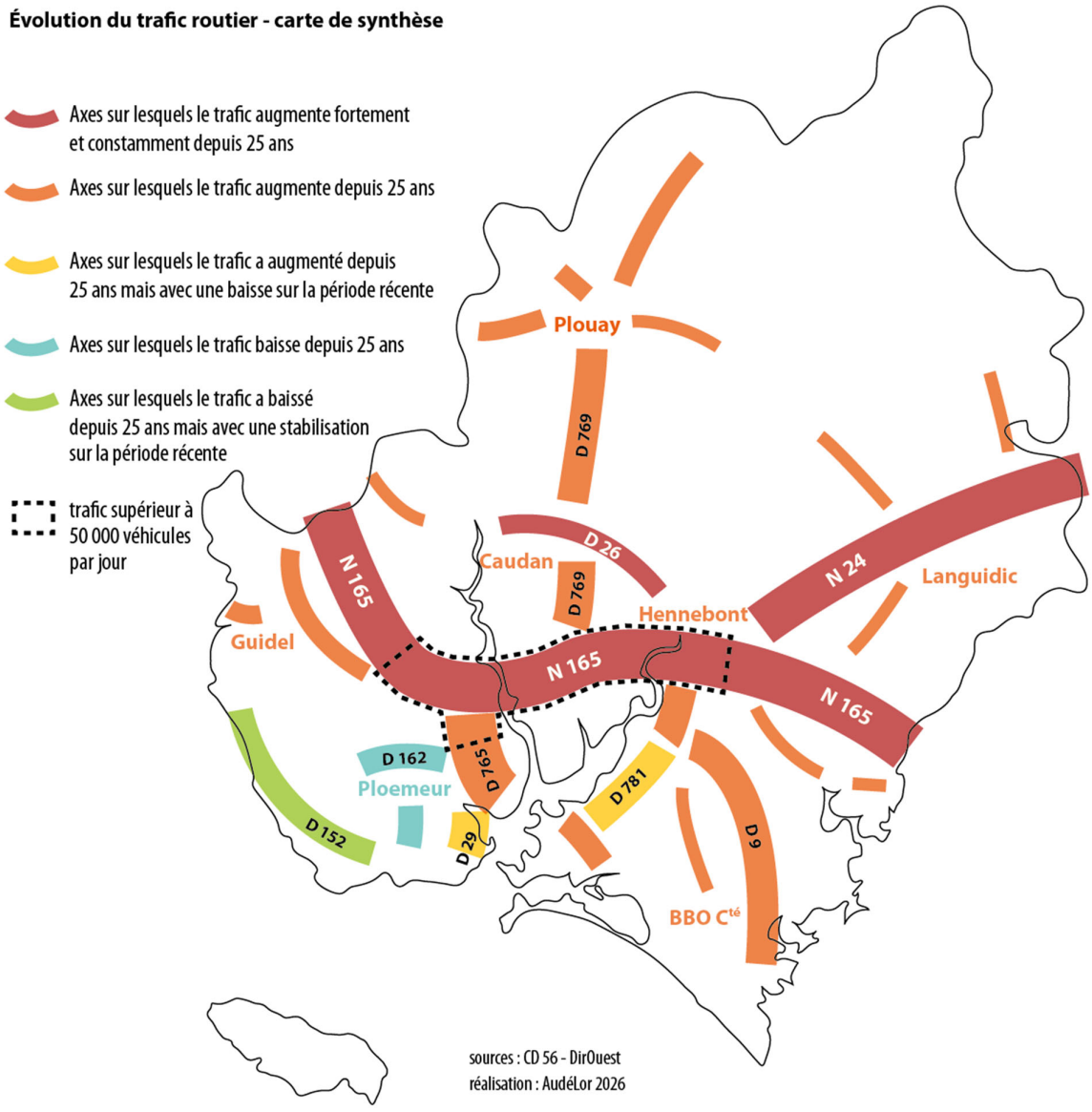
Le **secteur Ouest littoral** voit la baisse de trafic se stabiliser sur la route côtière mais se poursuivre autour du bourg de Ploemeur, en lien avec la baisse du nombre d'actifs sur ce secteur.

Le trafic enregistré sur l'axe **RD 769 entre Plouay et Caudan** qui a connu une très forte croissance depuis 1998, continue de croître plus lentement depuis 2021. A noter que d'importants travaux de mise en 2X2 voies au niveau de Caudan sont en cours sur cet axe. Une fois terminés, le trafic pourrait repartir à la hausse et ce de manière plus intense.

Le secteur de **BBO Communauté** et de la rive gauche de la Rade voit toujours son trafic routier augmenter à l'exception de la RD 781 entre Kernours et Locmiquélic. A noter aussi que le niveau de trafic sur le Pont du Bonhomme est un peu plus faible en 2025 qu'en 2016 et 2017 malgré un nombre de véhicules qui a augmenté entre 2021 et 2025.


Évolution du trafic routier entre 2021 et 2025
de + 1 000 à + 7 900 véhicules
de + 100 à + 1 000 véhicules
entre - 100 et + 100 véhicules
de - 100 à - 1 800 véhicules
sources : CD56 - DirOuest
réalisation : AudéLor 2026

Carte de synthèse



Cette carte de synthèse illustre le fait que les évolutions de trafic correspondent, en grande partie, aux dynamiques socio-démographiques observées à l'échelle du territoire. Les secteurs en perte de population active voient leur trafic se stabiliser ou baisser. A l'inverse, si la population et l'emploi augmentent, le trafic tend à s'accroitre. Les routes nationales sont concernées par cette logique mais sont aussi influencées par le trafic de transit. D'après l'étude de mobilité 2026 de Lorient Agglomération, elles sont empruntées par des véhicules en transit ou en provenance de l'extérieur du pays de Lorient à hauteur de 15 % de l'ensemble du trafic. Le trafic sur ces axes structurant est en constante augmentation.