

Environnement

Habitat

Économie

Sites d'Activités

Emploi Formation

Déplacements

Tourisme

Démographie

Dynamiques Sociales

Agriculture

Focus sur le trafic routier au Pays de Lorient

En 2007, deux infrastructures routières majeures ont été achevées sur Lorient Agglomération. Le premier aménagement est l'élargissement de la portion de voie express (RN165 / A82) entre les sorties de Lorient et Lanester avec notamment le doublement du pont du Sac'h et la restructuration des échangeurs de Kerdual et Lann-Sévelin. Le second est la réalisation d'un nouveau pont urbain entre Lorient et Lanester, le pont des Indes inauguré en septembre 2007 et ouvert à la circulation automobile peu après. En 2009 s'achève également le doublement d'une portion de la RD 769 (axe Lorient - Roscoff) au niveau de Cléguer et Plouay. Qu'en est-il du trafic routier en Bretagne, sur le Pays de Lorient et à l'échelle infracommunale ? C'est l'objet de cette publication.

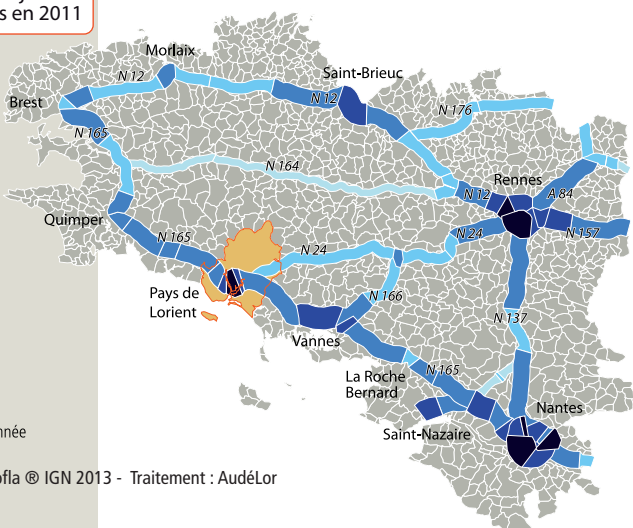
À l'échelle régionale

En 2011, le trafic journalier moyen des routes nationales de la Bretagne historique varie entre 3500 et 101 000 véhicules selon les portions. Les segments de routes nationales les plus fréquentés (supérieurs à 50 000 véhicules / jour) se situent autour des agglomérations de Rennes, Nantes, Lorient, Saint-Brieuc, Vannes et Saint-Nazaire (par ordre d'importance). On dénombre jusqu'à 80 000 véhicules par jour entre Lorient et Lanester, chiffre comparable au trafic recensé sur les ceintures périphériques de Nantes et Rennes. Sur la RN 165 ou A 82 entre Bricc (29) et Marzan (56), soit près de 170 kilomètres, le trafic est supérieur à 25 000 véhicules par jour sur la totalité du parcours. Le tronçon Vannes - Auray connaît une fréquentation comprise entre 50 000 et 65 000 véhicules / jour.

L'impact du tourisme sur le trafic routier

Les comptages permanents qui jalonnent les routes nationales permettent également de mesurer la saisonnalité du trafic. Sur les routes nationales du Pays de Lorient, le phénomène constaté d'augmentation de trafic en période estivale est assez marqué. La variation entre janvier (mois le plus faible en terme de trafic) et août (mois le plus fort) est de 32,5 %. Autour de l'agglomération vannetaise le différentiel entre janvier et août dépasse 51 %.

Nombre de véhicules par jour* sur les routes nationales en 2011

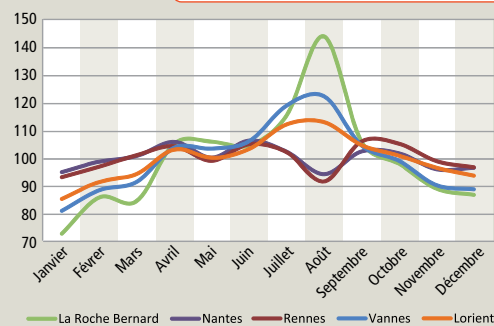


- plus de 75 000
- entre 50 000 et 75 000
- entre 25 000 et 50 000
- entre 10 000 et 25 000
- moins de 10 000

* : trafics moyens journaliers sur l'année

Source : DIRO 2011 - BD Geofla © IGN 2013 - Traitement : AudéLor

Saisonnalité comparée du trafic sur route nationale



Graphique de saisonnalité en base 100 du trafic sur plusieurs portions de RN en Bretagne historique (100 étant la moyenne sur l'année pour chacun des secteurs cités).

Source : DIRO 2011 - Traitement : AudéLor

Focus sur le trafic routier au Pays de Lorient

Plus on s'éloigne des grands pôles urbains et plus le phénomène de saisonnalité est marqué par ce gonflement du trafic en période estivale notamment sur les nationales du sud de la Bretagne. Au niveau de La Roche-Bernard (RN165 entre Vannes et Nantes) on passe du simple au double entre janvier et août (+100 %).

À l'inverse, les axes et couronnes périphériques des agglomérations de Brest, Nantes et Rennes connaissent un creux de trafic au mois d'août. Le caractère métropolitain supplante le caractère touristique de ces territoires. En d'autres termes, les fonctions métropolitaines de ces agglomérations (habitat, emplois, services, équipements) génèrent une masse importante de trafic que le ralentissement de l'activité économique en période estivale fait considérablement diminuer. Cette baisse n'est pas compensée par le trafic généré par le tourisme, trafic estival de transit compris.

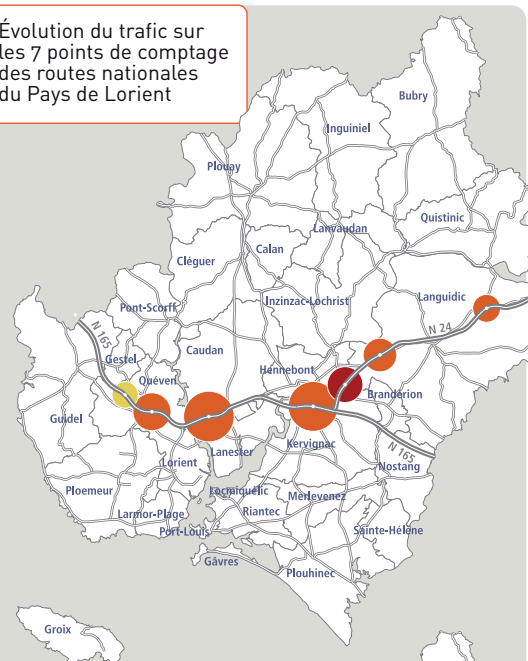
À l'échelle intercommunale

Sur les routes départementales et les routes nationales traversant le Pays de Lorient, 117 points de comptages ont permis d'analyser l'évolution du trafic entre 2001 et 2011. La connaissance du trafic sur les routes nationales ne permet pas d'appréhender pleinement les phénomènes routiers sur le territoire puisqu'une partie non négligeable du flux est constitué d'un trafic en transit. En revanche, les données du Conseil Général sur les routes départementales offrent la possibilité d'analyser plus précisément les phénomènes de trafic routier dans l'espace et dans le temps sur le Pays de Lorient ou sur un secteur géographique particulier (littoral, groupement de communes, axe traversant le territoire...).

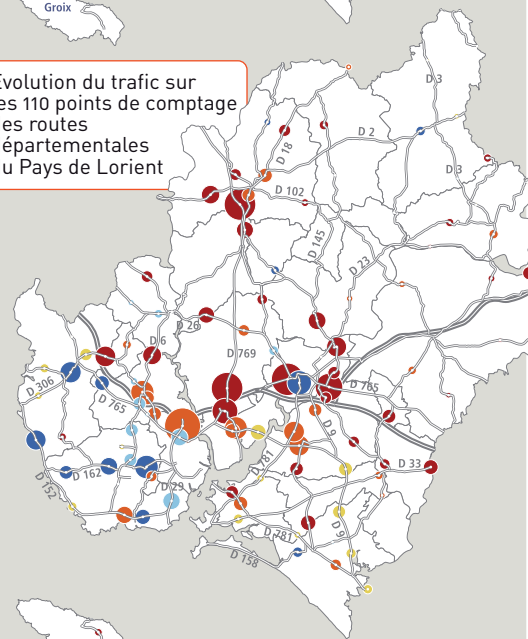
Sur le Pays de Lorient, on dénombre 769 012 véhicules / jour en 2001 et 857 128 véhicules / jour en 2011 soit une augmentation de 11,5 % sur le total des 117 points de comptages renseignés (RD et RN) ces deux années.

L'augmentation de trafic sur les 7 points de comptage permanents de la RN 165 (A 82) et la RN 24 est de +16 % entre 2001 et 2011 en passant de 250 696 véhicules à 290 973 par jour.

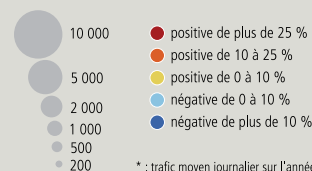
Évolution du trafic sur les 7 points de comptage des routes nationales du Pays de Lorient



Évolution du trafic sur les 110 points de comptage des routes départementales du Pays de Lorient



Evolution du trafic routier* entre 2001 et 2011 en volume et en pourcentage



Source : DIRO - CG 56 - BD Carto © IGN 2012 - Traitement : AudéLor

Démographie et trafic routier

Le trafic des routes départementales, analysé sur 110 points de comptage, connaît une augmentation moins forte que celui des routes nationales mais importante tout de même (+ 9,2 %). Cette évolution apparaît très différente d'un secteur à l'autre du Pays de Lorient. Les points de comptage situés sur les communes de Guidel, Ploemeur et Larmor-Plage enregistrent dans la plupart des cas des baisses de trafic sur la période 2001-2011. Sur les communes de Ploemeur et Larmor-Plage, les relevés effectués rapportent une baisse de 5,4 % du trafic routier. Ces deux communes ont perdu de la population sur cette période (environ 1 % chacune).

Sur Guidel en revanche, malgré un gain de plus de 10 % d'habitants et un développement important de l'urbanisation au nord du bourg, une chute de trafic est également constatée (- 4,4 %). Une partie du trafic a pu se reporter progressivement sur des axes secondaires.

La RD 769 (axe Lorient – Roscoff) constitue la principale desserte routière des communes du nord du pays de Lorient. Entre Caudan et Plouay cette route a vu son trafic augmenter de près de 4000 véhicules par jour sur les 10 dernières années. Cette augmentation a été constatée à la fois au niveau de la zone d'activités de Restavy à Plouay où le trafic est passé de 5140 à 9000 véhicules / jour entre 2001 et 2011 et au sud de Caudan à proximité des échangeurs de l'A 82 où, sur la même période, le trafic est passé de 13 890 à 17 750 véhicules / jour. En 2009, le doublement de la RD 769 sur le tronçon Cléguer - Plouay renforce son rôle d'«épine dorsale» nord – sud du territoire. Cet aménagement de voirie favorise d'autant le développement urbain des communes situées à proximité, notamment Plouay et Calan.

La communauté de communes de Blavet Bellevue Océan a connu un fort développement urbain et démographique ces dernières années (+ 28 % de population entre 1999 et 2009). Sur une période quasi identique, de 2001 à 2011, les points de comptage des départementales situés sur ce secteur du territoire indiquent une augmentation du trafic de + 16 %.

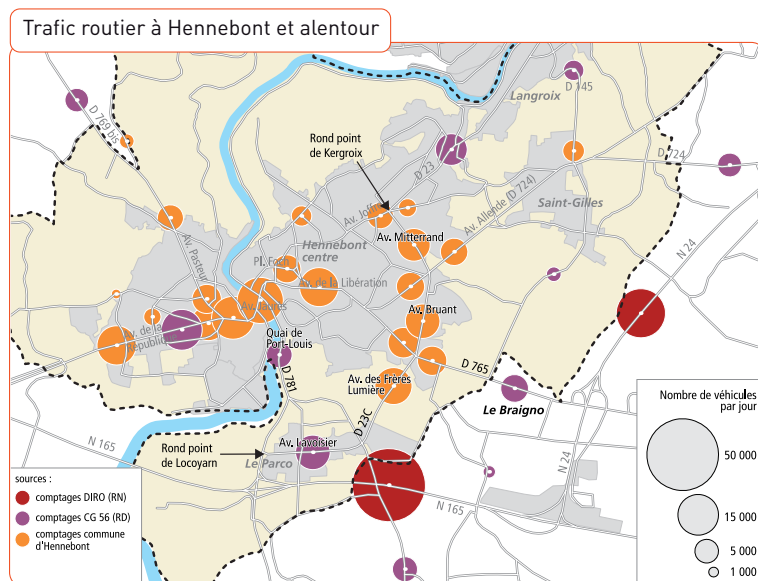
À l'échelle communale

Comment se redistribue le trafic dans la ville ou quel volume de trafic génère la ville ? Si les comptages sur routes départementales permettent de comprendre l'organisation du trafic à une échelle intercommunale, ce sont les données issues des comptages effectués par ou à la demande des communes qui apportent un éclairage à l'échelle infracommunale.

L'exemple d'Hennebont

Dans le cadre de sa mission d'observation des déplacements, AudéLor a pour objectif de collecter les données de trafic routier communales. Ainsi la commune d'Hennebont a partagé les données issues de son étude «trafic routier» effectuée en janvier 2013. Le croisement de ces données communales disponibles sur les principaux axes et carrefours stratégiques de l'espace urbain avec les données départementales sur lesquelles une rétrospective est possible jusqu'en 1994, permet de mieux appréhender le trafic urbain dans l'espace et dans le temps.

Certains phénomènes de report de trafic d'un axe à l'autre peuvent ainsi être mis en exergue. La RD 781 connectée à l'actuelle RN 165 ne joue plus le rôle de principale entrée Sud et Est de l'agglomération hennebontaise depuis l'aménagement de la RD 23C (avenues de contournement Sud et Est du centre-ville). Le développement urbain principalement tourné vers l'Est à Hennebont est aussi à l'origine de ce report de



Source : BD Carto © IGN 2012 - Traitement : AudéLor

Focus sur le trafic routier au Pays de Lorient

trafic. Le quai de Port-Louis (RD 781) a vu son trafic chuter de près de 4000 véhicules entre 1999 et 2011 (trafic passant de 10 100 à 6170 véhicules jour). L'entrée Est d'Hennebont au niveau de la zone artisanale du Braigno (RD 765 connectée à la RN 24) a, quant à elle, vu son trafic doubler sur la même période passant ainsi de 3600 véhicules jours à 7200. Les chiffres communaux de 2013 en dénombrent plus de 8000 au niveau du centre commercial. Les avenues de contournement Sud-Est allant du rond-point de Loyocoyarn à celui de Kergroix (avenue Lavoisier, avenue des Frères Lumières, avenue Bruant et avenue Mitterrand) ont un trafic journalier moyen supérieur à 10 000 véhicules jour.

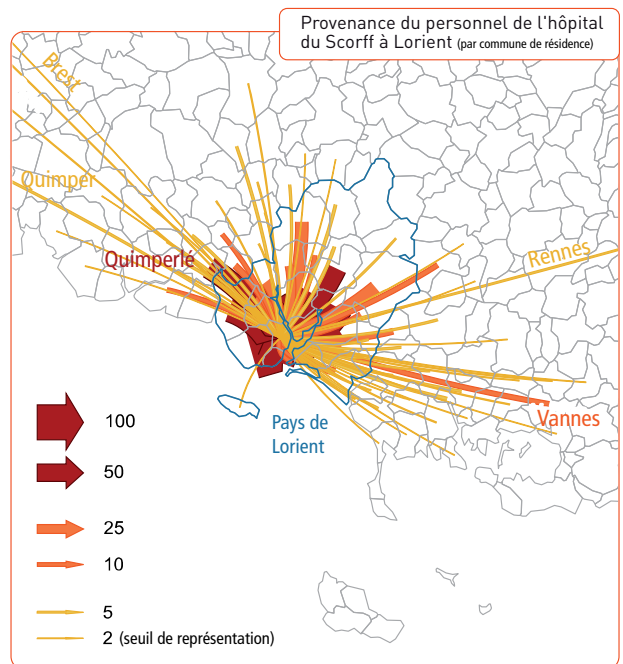
L'intérêt du croisement des données communales, départementales et nationales est double. Il offre une vision du trafic routier à différentes échelles spatiales et permet d'envisager a priori l'impact qu'aurait l'aménagement de voiries, d'équipements ou de quartiers futurs sur le trafic routier.

L'hôpital du Scorff : réorganisation de voirie et impact sur le trafic

Depuis peu le complexe principal du Centre Hospitalier de Bretagne Sud a quitté le site de Bodélio pour venir s'installer sur les rives du Scorff. Le déplacement d'un tel générateur de trafic n'est pas sans conséquence sur les flux routiers de Lorient et Lanester. 2389 personnes travaillent à l'hôpital du Scorff (personnel médical, soignant, technique ou administratif). 600 salariés de l'hôpital habitent Lorient, soit 25 % de l'effectif total. Plus de 1000 résident dans les communes de Lanester (198), Ploemeur (191), Hennebont (162), Guidel (135), Larmor-Plage (105), Kervignac (81), Quéven (78) et Caudan (70). Les communes de Quimperle et d'Inzinzac-Lochrist comptent également plus de 50 résidents travaillant à l'hôpital du Scorff. Deux salariés sur trois habitent les communes citées.

L'aménagement du site du Scorff s'est également accompagné de la création d'une nouvelle continuité viaire entre le pont des Indes et la place Colbert (entrée principale du site DCNS côté Lorient). Conséquence de cette nouvelle voie : la redistribution du flux sur cer-

tains axes de Lorient et Lanester. En effet, cette nouvelle rue longeant le parking de l'hôpital offre une alternative à la rue Chaigneau qui compte plus de 10 000 véhicules jour. Pour une personne en provenance de Lanester souhaitant rejoindre le centre-ville de Lorient, l'ouverture récente de cette voie peut permettre un gain de temps non négligeable. Les chiffres issus des prochaines campagnes de comptage communales permettront de connaître le trafic sur cette voie nouvelle qui montre déjà un niveau d'affluence important. Ces chiffres permettront également de déterminer s'il y a eu des reports de trafic sur certains axes notamment la rue de l'Enclos du Port à Lorient. Connectée à la place Colbert, cette rue qui compte aujourd'hui 1500 véhicules par jour donne un accès direct au quartier du Péristyle, un espace urbain en pleine mutation (réalisation du parking de la place d'Armes, construction de l'hôtel de la communauté, de logements et commerces). La rue de l'Enclos du Port va probablement connaître une évolution importante de son trafic. Du côté de Lanester, une redistribution du flux devrait également être mesurable sur les axes proches du Pont des Indes. Les évolutions du trafic sur ces axes seront suivies dans le temps.



Source : CHBS - BD Geofla © IGN 2013 - Traitement : AudéLor

**Trafic routier autour du site de Bodélio
(en activité en 2012)**



Source : Ville de Lorient - IGN BD Ortho 2010 - Traitement : AudéLor

**Trafic routier autour du site du Scorff
en 2012**



Source : Ville de Lanester - IGN BD Ortho 2010 - Traitement : AudéLor

Le stationnement sur le site du Scorff

Le site du Scorff compte 1429 places de stationnement. 605 d'entre elles sont prévues pour les visiteurs, patients et personnes venues en consultation. 594 places sont réservées au personnel et 230 destinées à des services spécifiques comme le parking des urgences ou celui des ambulances.

Le nouveau PDU de Lorient Agglomération, adopté en 2012, vise à répondre à 4 grands défis en matière de mobilité. Un défi territorial ou comment organiser le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable, un défi social pour assurer le droit à la mobilité pour tous et selon ses besoins, un défi environnemental visant à améliorer la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres et un défi comportemental pour changer nos habitudes. Ces 4 grands défis sont déclinés en enjeux (27) puis en actions (101 au total) permettant ainsi de passer de la vision politique à la mise en œuvre sur le terrain.

L'action n° 86 du PDU est consacrée à l'observatoire des déplacements. AudéLor et son observatoire des déplacements y sont désignés comme étant l'outil de collecte et d'analyse des données liées à la mobilité (trafic routier, covoiturage, stationnement, déplacements doux, trafic ferroviaire, transports collectifs...). Cet outil a pour objectif de suivre les effets du nouveau PDU. Le recueil des données nécessaires à l'évaluation du PDU est en cours de réalisation. Les Autorités Organisatrices de Transports (Région, Département, Agglomération), leurs délégataires (CTRL, SNCF) et les communes sont les principaux fournisseurs de données pour l'observatoire. Une étroite coopération entre AudéLor et ces différents partenaires est un gage de réussite de l'observation de la mobilité et de l'évaluation du PDU.

Les dernières publications d'AudéLor

Les revenus en 2010 sur le Pays de Lorient

Communication n° 59 - Janvier 2014

Les salaires en 2010 sur le Pays de Lorient

Communication n° 58 - Janvier 2014

Le Barographe

N° 21 - Décembre 2014

Atlas de la Bretagne Sud

Co-production Quimper Cornouailles Développement - VIPE - AudéLor
Décembre 2013

Le réseau des agences d'urbanisme et de développement de Bretagne au service d'une gestion raisonnée du foncier en Bretagne.

Co-production Quimper Cornouailles Développement - Audiar - Adeupa - Armor Développement - AudéLor - Octobre 2013

Les rencontres sur l'avenir des villes en Bretagne, 2^{ème} édition, Lorient 12 mars 2013. Actes de la rencontre

Octobre 2013

Le chanvre dans la construction : quelles conditions pour une filière locale dans le pays de Lorient ?

Communication n° 57 - Juillet 2013

Les emplois maritimes du pays de Lorient. Évolutions 2009-2012

Communication n° 56 - Juin 2013

Emplois et productions agricoles

Communication n° 55 - Juin 2013

Agriculture biologique et diversification en 2010

Communication n° 54 - Juin 2013

Dix ans d'évolution de l'agriculture

Communication n° 53 - Juin 2013

Diagnostic commercial et éléments de stratégie. Commune de Ploemeur

Communication n° 51 - Avril 2013

Synthèse des conférences sur le commerce

Communication n° 50 - Avril 2013

Pour recevoir une communication : animation@audelor.com

Pour télécharger les communications d'AudéLor : www.audelor.com