

# A83 – VRTC - VR2+

Évaluation acoustique

JTAV 04/06/2025



A83

# SOMMAIRE

Présentation du projet

Les investigations menées

La modélisation

Conclusion



# Présentation du projet



# PRÉSENTATION DU PROJET

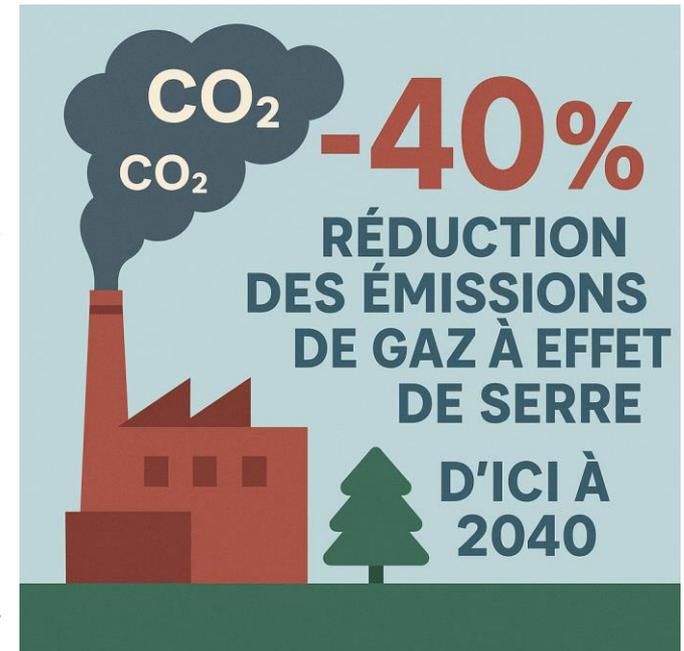
## Le contexte

L'État s'est fixé comme objectif de réduire de 40% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2040 (par rapport à l'année de référence 1990).

Une proposition de la convention citoyenne pour le climat (CCC) vise à « généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides » desservant une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

La transcription de cette proposition dans l'article 124 de la loi « Climat et résilience » prévoit que « chaque création de voie réservée dans le cadre de cette expérimentation fasse l'objet d'une évaluation, qui porte notamment sur les modalités d'extension ou de pérennisation de la voie réservée et dont les résultats sont rendus publics. ».

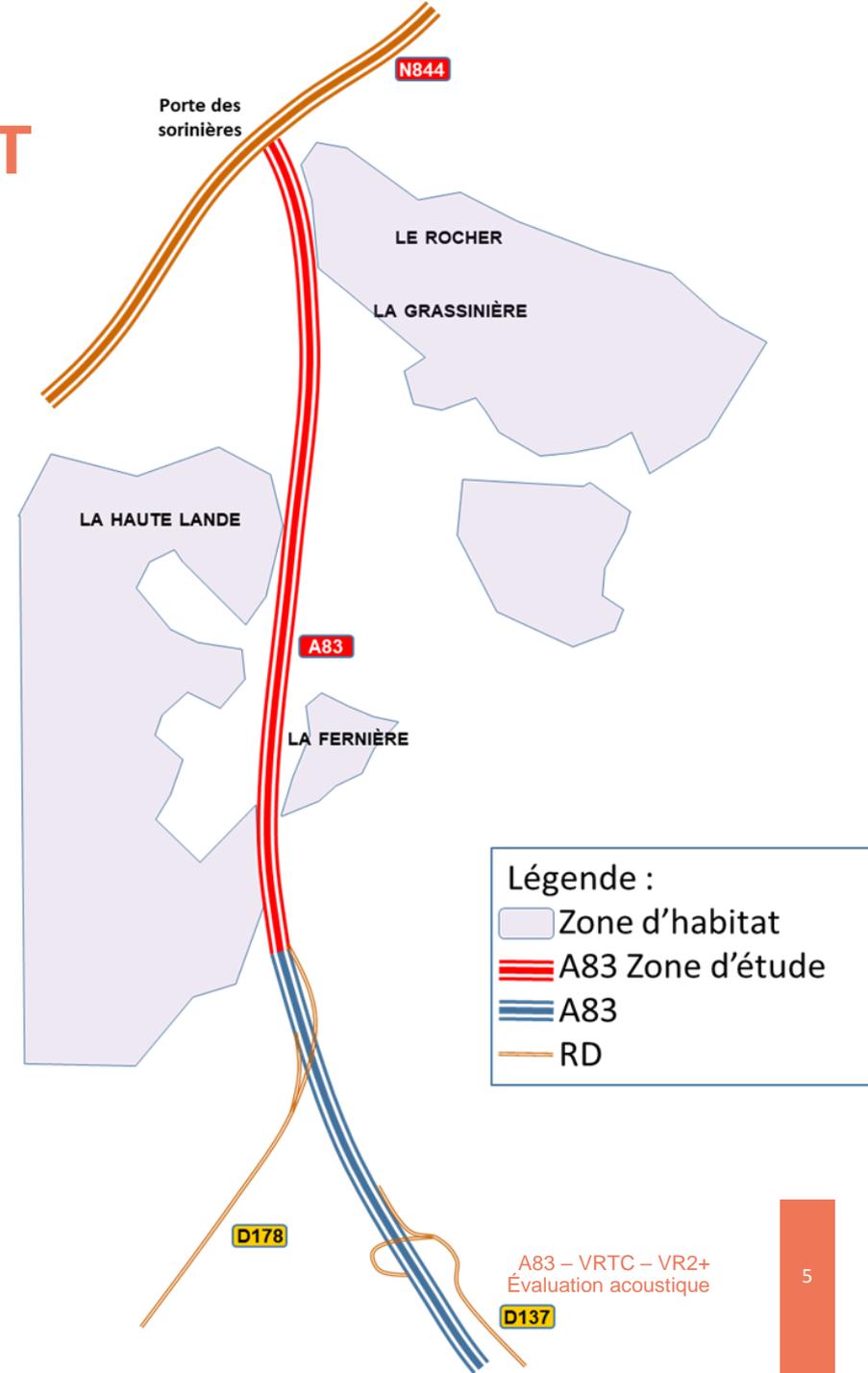
Cette présentation illustre les résultats de l'évaluation d'un point de vue acoustique de la mise en service de la VRTC puis de la VR2+ sur l'A83 dans le sens Niort vers Nantes.



# PRÉSENTATION DU PROJET

## La zone d'étude

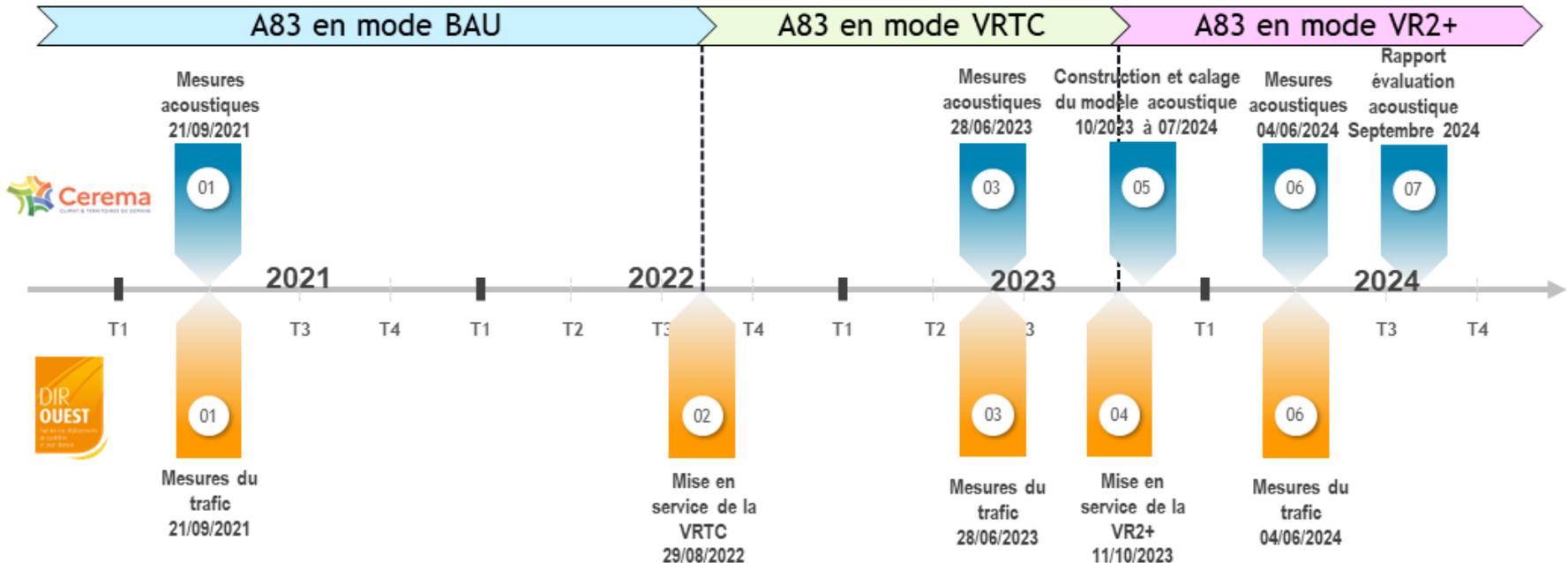
La zone d'étude est située aux abords de l'A83 entre approximativement le PR 1 (jonction avec la porte des Sorinières de l'A844) et le PR 4 (jonction avec la RD178).



# PRÉSENTATION DU PROJET

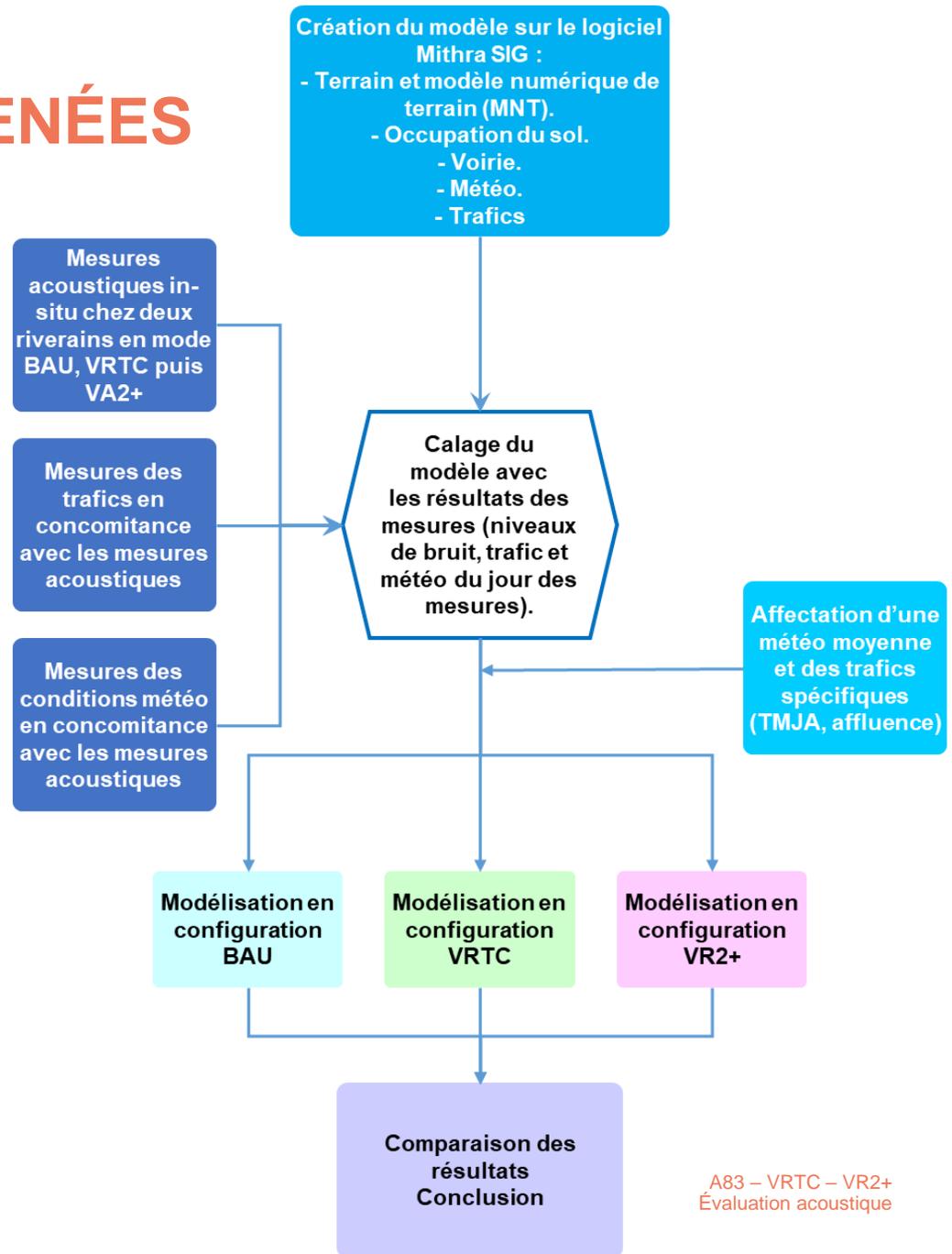
## Le calendrier

Les premières mesures ont eu lieu en 2021 (en mode BAU) et suite à la mise en service de la VR2+ en 2024.



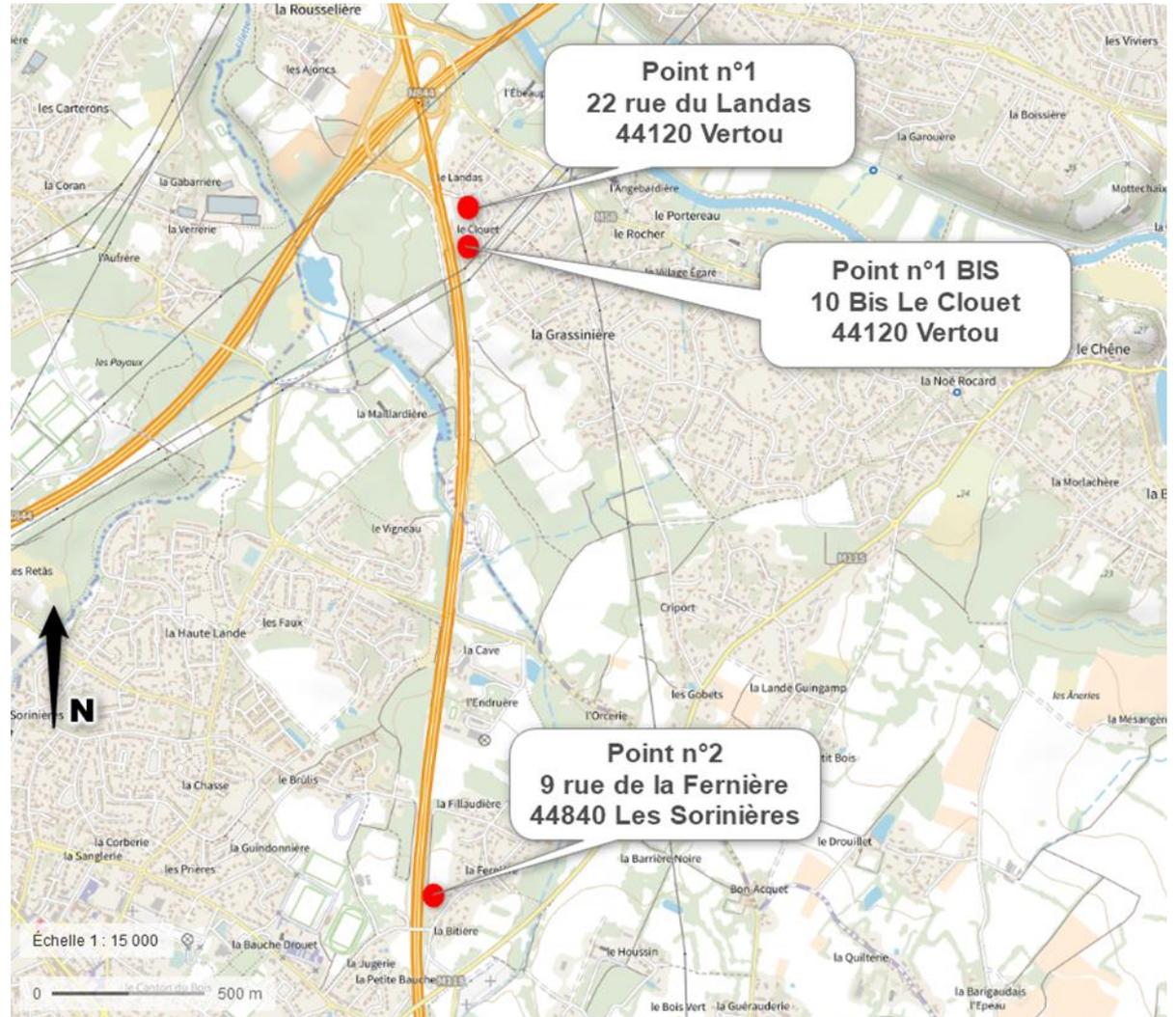
# INVESTIGATIONS MENÉES

## Mode opératoire



# INVESTIGATIONS MENÉES

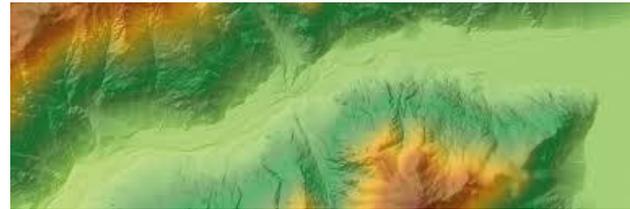
## Mesures in-situ



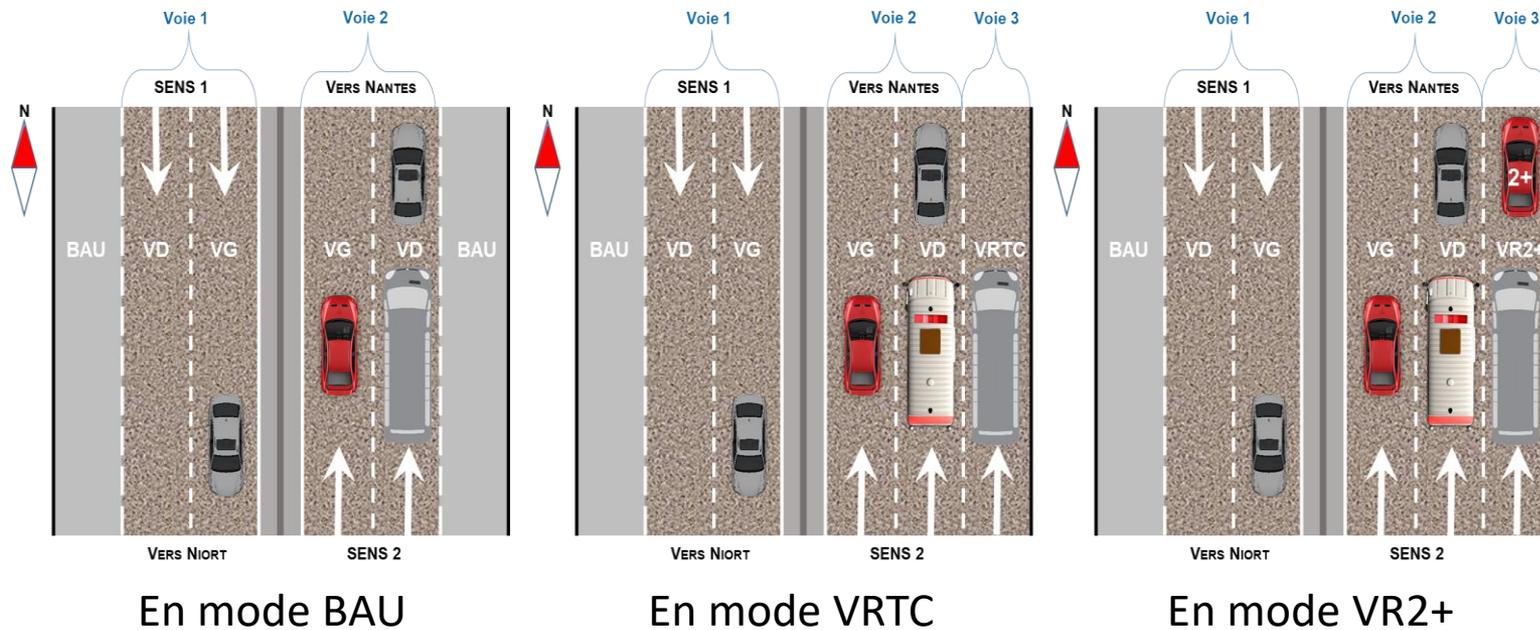
# MODÉLISATION

## Le terrain

RGE Alti 1 m (2020)



## Les voies



# MODÉLISATION

## L'occupation du sol

**Bd Topo (2020)**



## Les bâtiments

**Bd Topo (2020)**



# MODÉLISATION

## Les vitesses réglementaires



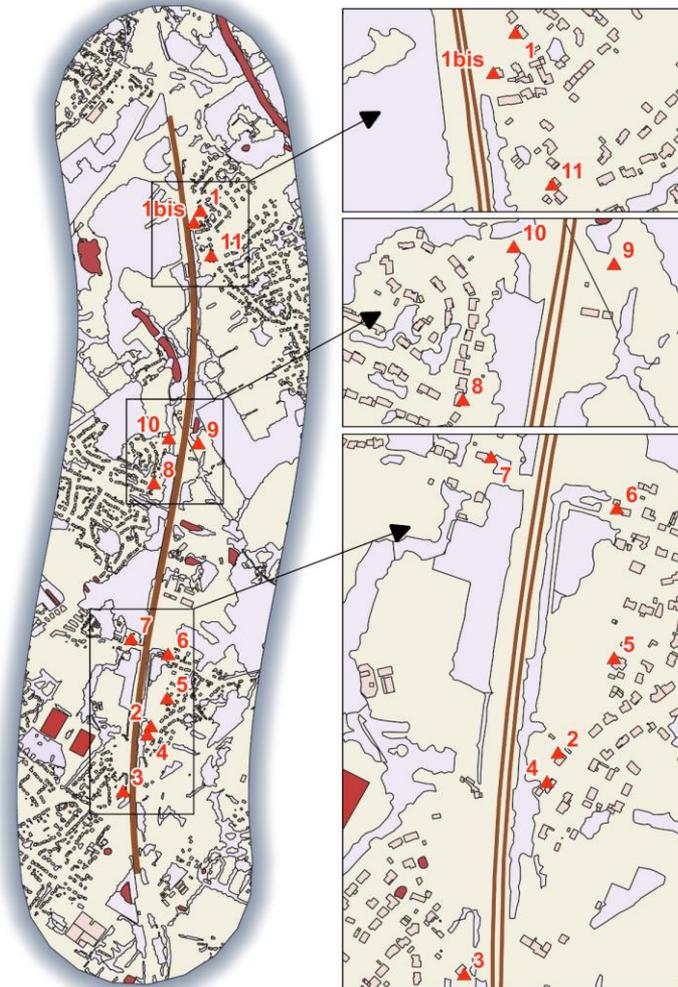
Sur la VRTC et VR2+



Sur les autres voies pour VL et PL

# MODÉLISATION

## Récepteurs



# MODÉLISATION

## Calculs

| N° de modélisation | Trafic   | Comparaisons | Part du trafic affecté à la voie réservée |
|--------------------|--|--------------|---|
| 1                  | TMJA 2022<br>64 485 Véh./J.<br>dont 10,73% de PL | BAU          | 0 % VL et 0 % Bus                         |
|                    |  | VRTC         | 0 % VL et 2 % Bus                         |
|                    |  | VR2+         | 5 % VL et 2 % Bus                         |
| 2                  | TMJA 2044<br>80 266 Véh./J.<br>dont 10,73% de PL | BAU          | 0 % VL et 0 % Bus                         |
|                    |  | VRTC         | 0 % VL et 2 % Bus                         |
|                    |  | VR2+         | 5 % VL et 2 % Bus                         |
| 3                  | TMJA 2044<br>80 266 Véh./J.<br>dont 10,73% de PL | BAU          | 0 % VL et 0 % Bus                         |
|                    |  | VRTC         | 0 % VL et 2 % Bus                         |
|                    |  | VR2+         | 20 % VL et 2 % Bus                        |



Aucun poids lourd (PL) n'a été affecté à la voie réservée, quel que soit le mode de fonctionnement (BAU, VRTC ou VR2+)



Pour chaque modélisation, nous avons affecté une partie du trafic global aux voies réservées. Nous avons considéré que le trafic global restait le même, quel que soit le mode d'aménagement.



Nous avons pris une augmentation de 1% du trafic par an pour estimer le trafic à 20 ans (2044). La répartition des trafics par heure a été affectée selon les % observés lors de la campagne de mesures de juin 2024.

# MODÉLISATION

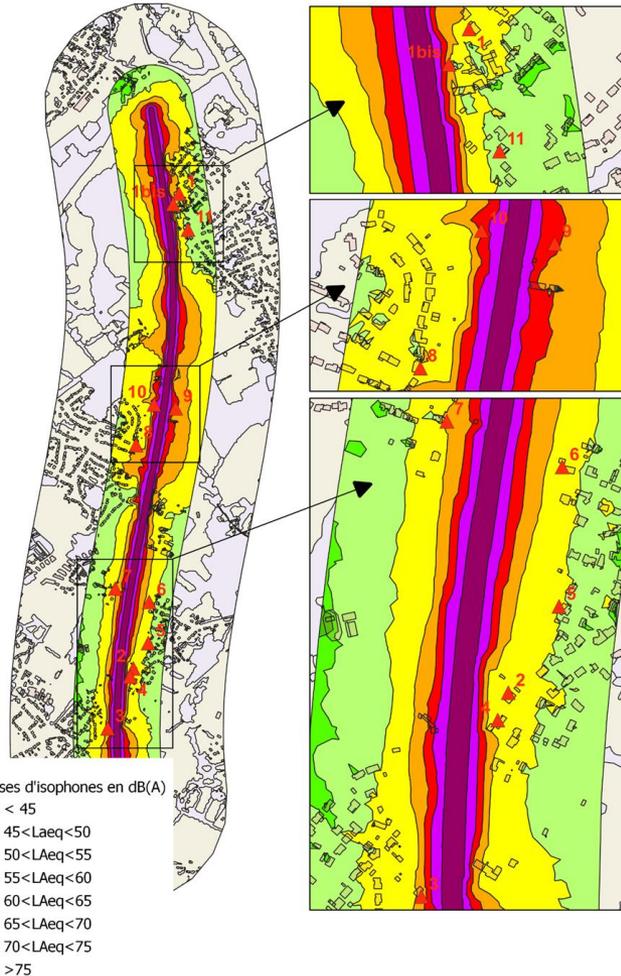
## Résultats sur récepteurs

| N°<br>modélisation | N° récepteur     | Indices réglementation Française |      |      |                    |      |      | Indices réglementation Européenne |      |      |         |      |      |
|--------------------|------------------|----------------------------------|------|------|--------------------|------|------|-----------------------------------|------|------|---------|------|------|
|                    |                  | LAeq JOUR (6h-22h)               |      |      | LAeq NUIT (22h-6h) |      |      | L DEN                             |      |      | L NIGHT |      |      |
|                    |                  | BAU                              | VRTC | VR2+ | BAU                | VRTC | VR2+ | BAU                               | VRTC | VR2+ | BAU     | VRTC | VR2+ |
| 3                  | 1                | 56                               | 56   | 55,8 | 49,1               | 49,1 | 49   | 55,2                              | 55,2 | 55   | 46,1    | 46,1 | 46   |
|                    | 1 <sub>bis</sub> | 59,7                             | 59,7 | 59,6 | 52,8               | 52,8 | 52,7 | 61,8                              | 61,8 | 61,7 | 52,8    | 52,8 | 52,7 |
|                    | 2                | 57,5                             | 57,5 | 57,3 | 50,9               | 50,9 | 50,8 | 56,8                              | 56,8 | 56,7 | 47,9    | 47,9 | 47,8 |
|                    | 3                | 57,6                             | 57,6 | 57,5 | 50,5               | 50,5 | 50,4 | 56,5                              | 56,5 | 56,4 | 47,5    | 47,5 | 47,4 |
|                    | 4                | 57,8                             | 57,8 | 57,7 | 51,3               | 51,3 | 51,2 | 57,2                              | 57,2 | 57,1 | 48,3    | 48,3 | 48,2 |
|                    | 5                | 55,9                             | 55,9 | 55,8 | 49,3               | 49,3 | 49,3 | 55,3                              | 55,3 | 55,2 | 46,3    | 46,3 | 46,3 |
|                    | 6                | 55,6                             | 55,6 | 55,5 | 48,3               | 48,3 | 48,2 | 54,5                              | 54,5 | 54,5 | 45,3    | 45,3 | 45,2 |
|                    | 7                | 58,5                             | 58,5 | 58,4 | 51,4               | 51,4 | 51,3 | 57,4                              | 57,4 | 57,3 | 48,4    | 48,4 | 48,3 |
|                    | 8                | 59,8                             | 59,8 | 59,6 | 52,8               | 52,8 | 52,7 | 58,8                              | 58,8 | 58,7 | 49,8    | 49,8 | 49,7 |
|                    | 9                | 65,6                             | 65,6 | 65,5 | 58,1               | 58,1 | 58   | 67,4                              | 67,4 | 67,2 | 58,1    | 58,1 | 58   |
|                    | 10               | 66,7                             | 66,7 | 66,5 | 59,1               | 59,1 | 59   | 68,4                              | 68,4 | 68,2 | 59,1    | 59,1 | 59   |
| 11                 | 50,5             | 50,5                             | 50,4 | 43,1 | 43,1               | 43,1 | 49,4 | 49,4                              | 49,3 | 40,1 | 40,1    | 40,1 |      |

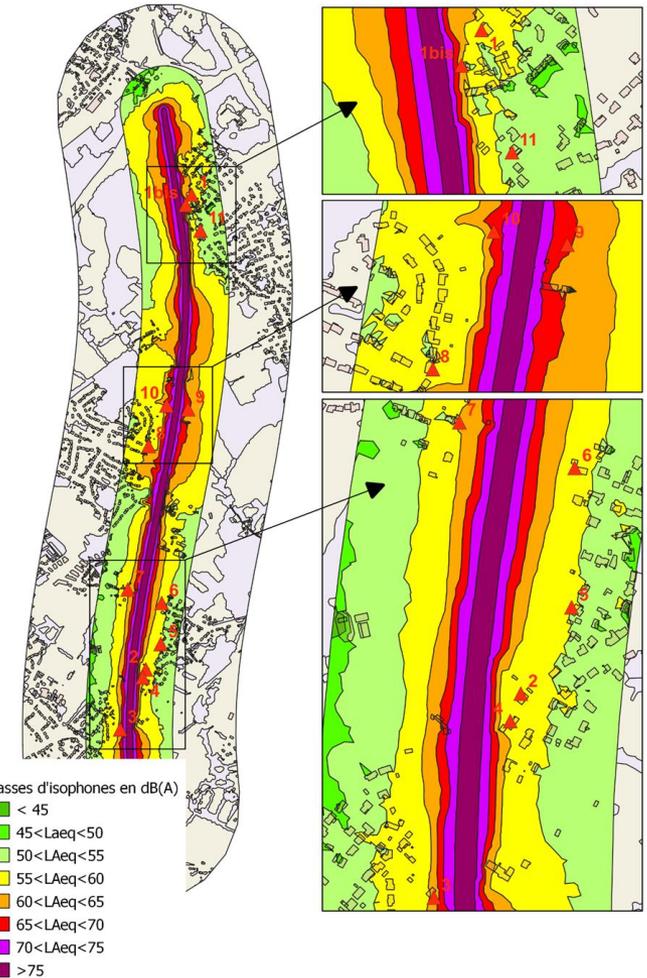
# MODÉLISATION

## Résultats isophones

2044 en mode BAU



2044 en mode VR2+



# CONCLUSION

## Les mesures réelles

Nous n'avons pas constaté de surexposition suite à la mise en place de la VRTC et de la VR2+

## La modélisation

- Pas d'évolution significative (légère baisse)
- Le rapprochement d'une partie du trafic vers les riverains (VR2+) est compensé par la réduction de la vitesse de 90 Km/h à 50 Km/h
- La réduction du trafic escomptée n'a pas été modélisée. Elle devra entraîner une baisse du niveau d'exposition



Merci de votre attention