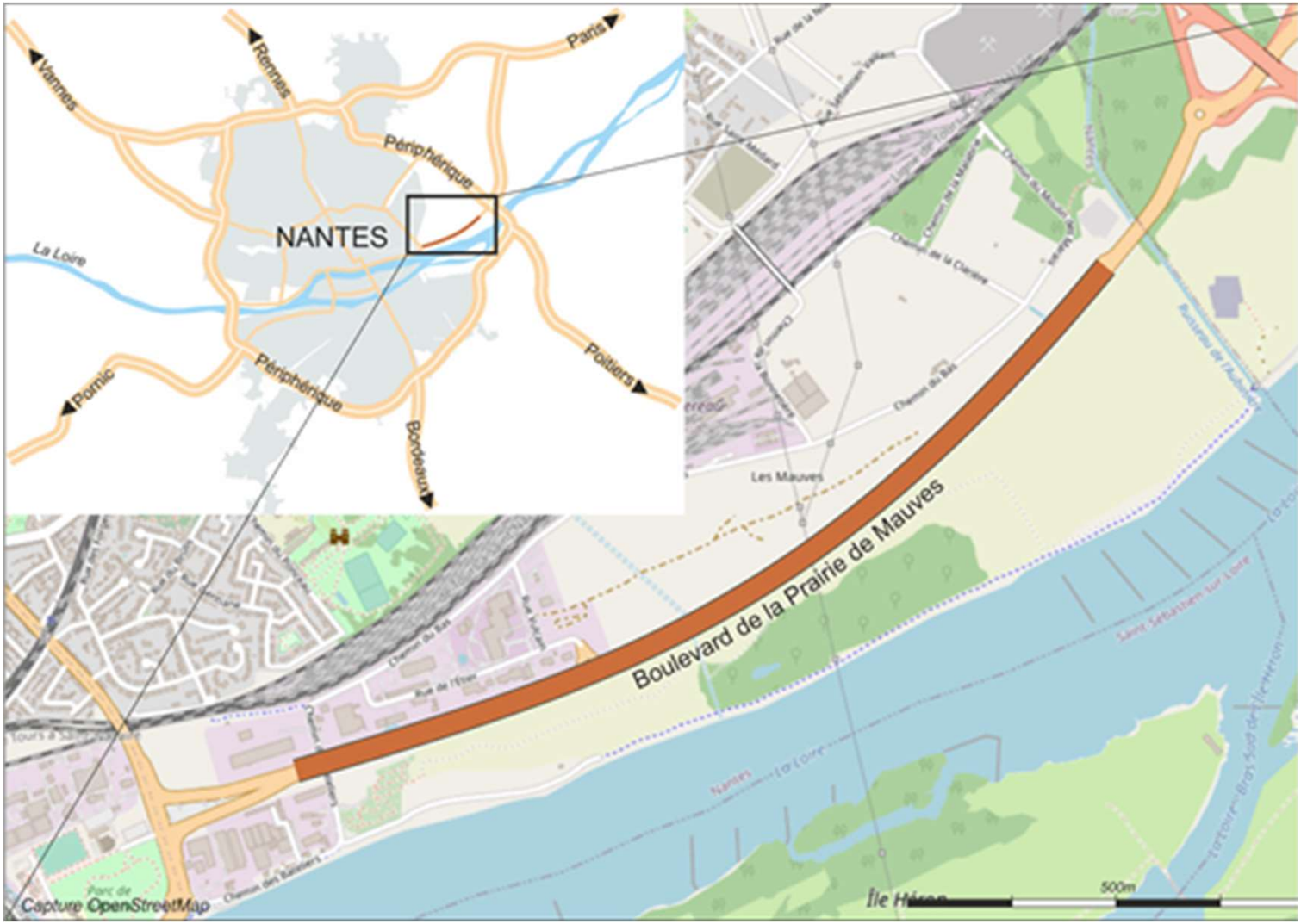
Expérimentation d’une VR2+ Bd de la Prairie de Mauves à Nantes

RDV mobilités du CEREMA
Jeudi 9 octobre 2025

Présentation : Sakina Faouzi, département mobilités de Nantes Métropole

Contexte

Axe d'entrée d'agglomération depuis le bd périphérique, fortement congestionné en heure de pointe, avec des temps perdus pouvant atteindre 10 minutes



Contexte

Demande d'expérimentation ministérielle au titre de la signalisation dérogatoire à l'IISR

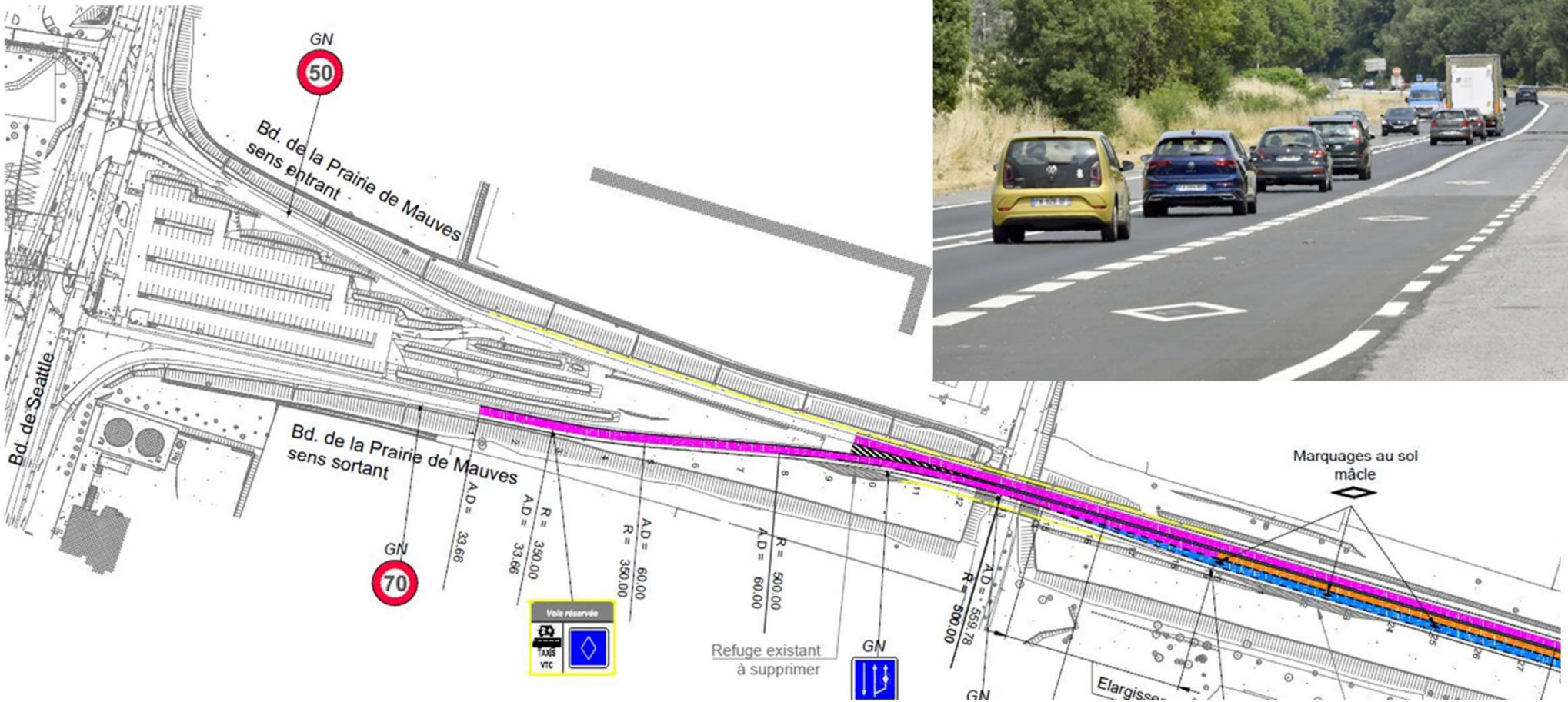
- Arrêté du 04 novembre 2022 -> autorisation pour 3 ans. Mise en service le 12 juin 2023
- Evaluation de l'aménagement tous les ans pour mesurer efficacité, sécurité, par les usagers
- Evaluation confiée au CEREMA

Objectifs :

- Améliorer la circulation des modes alternatifs à la voiture solo tout en optimisant les voiries existantes
- Faire gagner du temps aux covoitureurs
- Fiabiliser leur temps de parcours
- Inciter les usagers au report modal
- Vérifier leur perception de l'aménagement et de la signalisation expérimentale
- Limiter les risques en termes de sécurité routière

Aménagement

- Sens sortant de Nantes uniquement, en réutilisant une voie neutralisée
- Linéaire de 2300 m
- Projet impactant le moins possible l'environnement
- Caractère réversible dans le cas où l'expérimentation ne serait pas pérennisée
- 50km/h sur chacune des voies



Fonctionnement

- VR2+ permanente, à droite, ouverte :

aux véhicules avec 2 personnes minimum
aux véhicules de secours
aux transports en commun
aux taxis

Protocole d'évaluation

Chaque année depuis 2023, en septembre/octobre, la VR2+ est évaluée

Thématiques	Indicateurs	Moyens de mesures
Efficience	**Temps de parcours sur la section aménagée**	Temps de parcours sur VR2+ et voie générale
	Evolution du trafic	Débits sur chaque voie, par catégories de véhicules
	Evolution de la vitesse	Vitesses individuelles sur chaque voie
	Respect de la voie réservée : 1/ Nombre de véhicules non autorisés à emprunter la voie VR2+ 2/ Taux d'occupation dans les véhicules sur chaque voie	 Nombre et position des 2RM Nombre d'occupants dans les véhicules sur chaque voie
SR	**Comportements / courtoisie / respect aux E/S de la VR2+** **Comportements – risques de 1/2 tours** *Milieu de l'axe*	Extraits vidéos de comportements à risque Nombre, sens et position des demis-tours
	Différentiels de vitesse (entre VR et voie circu générale) *en 2 points de l'axe*	Vitesses sur chaque voie
	Fréquence, Types d'accidents, Type d'usagers impliqués, (circonstances) *Ensemble de l'itinéraire concerné par la VR2+*	Informations de Nantes Métropole Base de données des accidents corporels
Acceptation usagers	**Compréhension de l'aménagement et de la signalisation mise en place** **Sentiments d'utilité, de légitimité, de sécurité ressentis**	Enquête en ligne autoadministrée, anonyme

Résultats d'évaluation

- **Utilisation de la voie**

Entre 8 et 15 % des VL circulent sur la VR2+ en période de congestion du soir alors que le potentiel d'utilisation est de 24 %.

Le taux de fraude des VL est d'environ 1,2 % du trafic total, donc faible

⇒ **la VR2+ est bien utilisée, mais pas au maximum de son potentiel**

Taux de fraude des 2RM important, mais en baisse (78 % à 46 % en un an)

- **Sécurité**

Comportements à risque moins nombreux depuis l'aménagement, du fait de la mise en oeuvre d'un îlot séparateur à un lieu de potentiels demi-tours dangereux.

Vitesse pratiquée très supérieure à la VMA de 50 km/h. En HP le différentiel entre la VR2+ et la voie générale atteint les 35 km/h.

- **Gains de temps de parcours**

⇒ **Les covoitureurs gagnent 5 à 6 minutes en moyenne sur leur temps de parcours sur l'axe, ce qui est très positif.**

- **Taux de covoiturage**

Le taux de covoiturage n'a pas évolué sur l'axe depuis la mise en service de la VR2+.

Evolutions depuis mise en service

- **Signalisation VTFE**

Les véhicules à très faibles émissions avec une seule personne n'ont jamais été autorisés à circuler sur la VR2+. Jusqu'en février 2025, la réglementation imposait donc que la signalisation comprenne le logo VTFE barré. Peu de personnes le comprenaient.

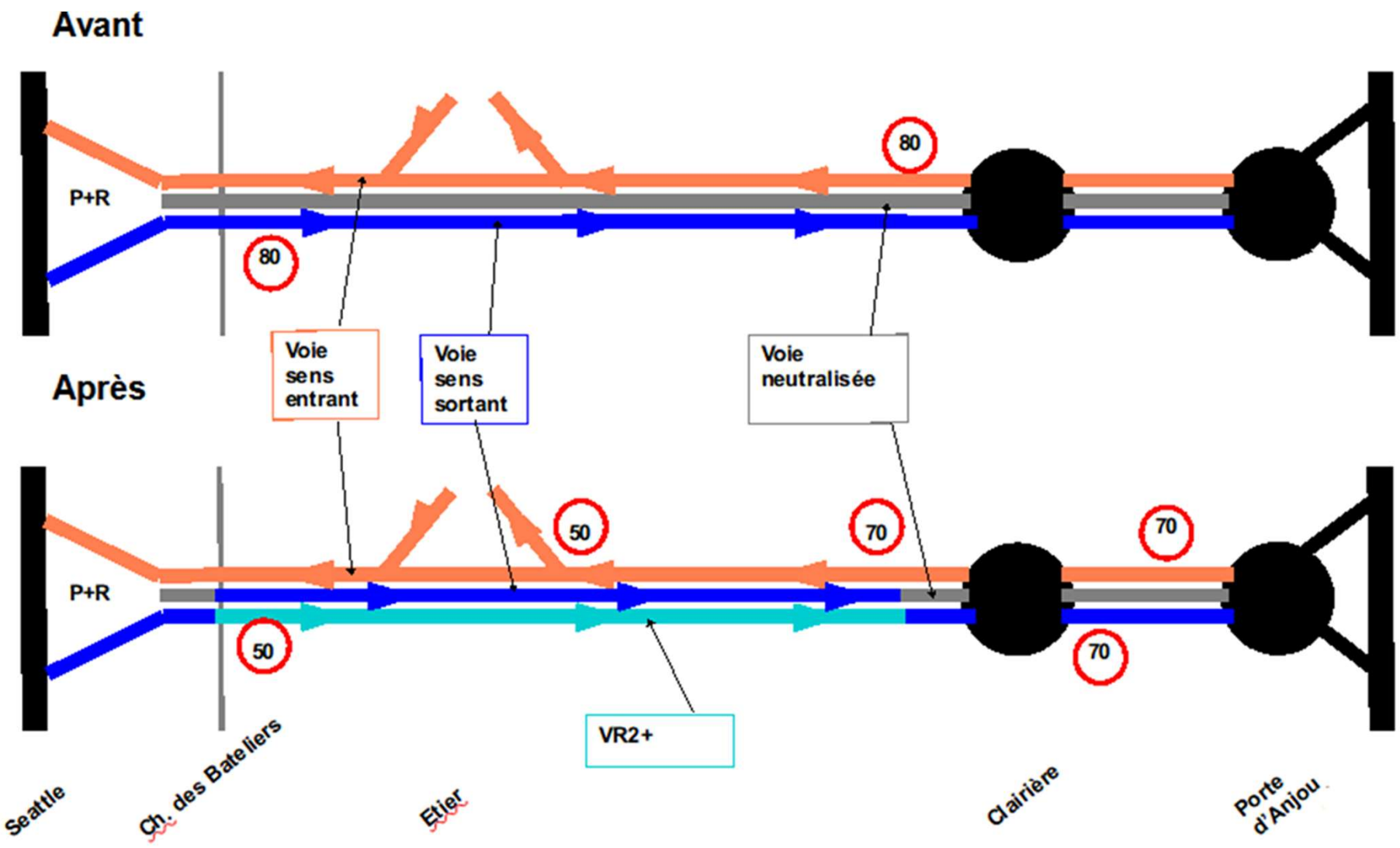
La règle de signalisation a changé, le logo a donc pu être retiré, ce qui est positif pour la lisibilité du régime d'autorisation de la voie.

- **Vitesse maximale autorisée**

Au regard des vitesses pratiquées et de la faible accidentalité constatée, NM a demandé à l'Etat, qui a accepté, de pouvoir réhausser les VMA. Depuis fin septembre 2025, les voies de circulation générales sont limitées à 70 km/h, et la VR2+ à 50 km/h. NM attend une possible autorisation de déployer des ellipses 70 pour favoriser la compréhension des VMA distinctes sur les deux voies.

Merci

RDV mobilités du CEREMA
Jeudi 9 octobre 2025

Présentation : Sakina Faouzi, département mobilités de Nantes Métropole

Annexe – schéma de fonctionnement de la section