



ROUEN TEOR LIGNE T4

Sébastien HOLSTEIN
Transdev Rouen / Transamo

30/01/2025

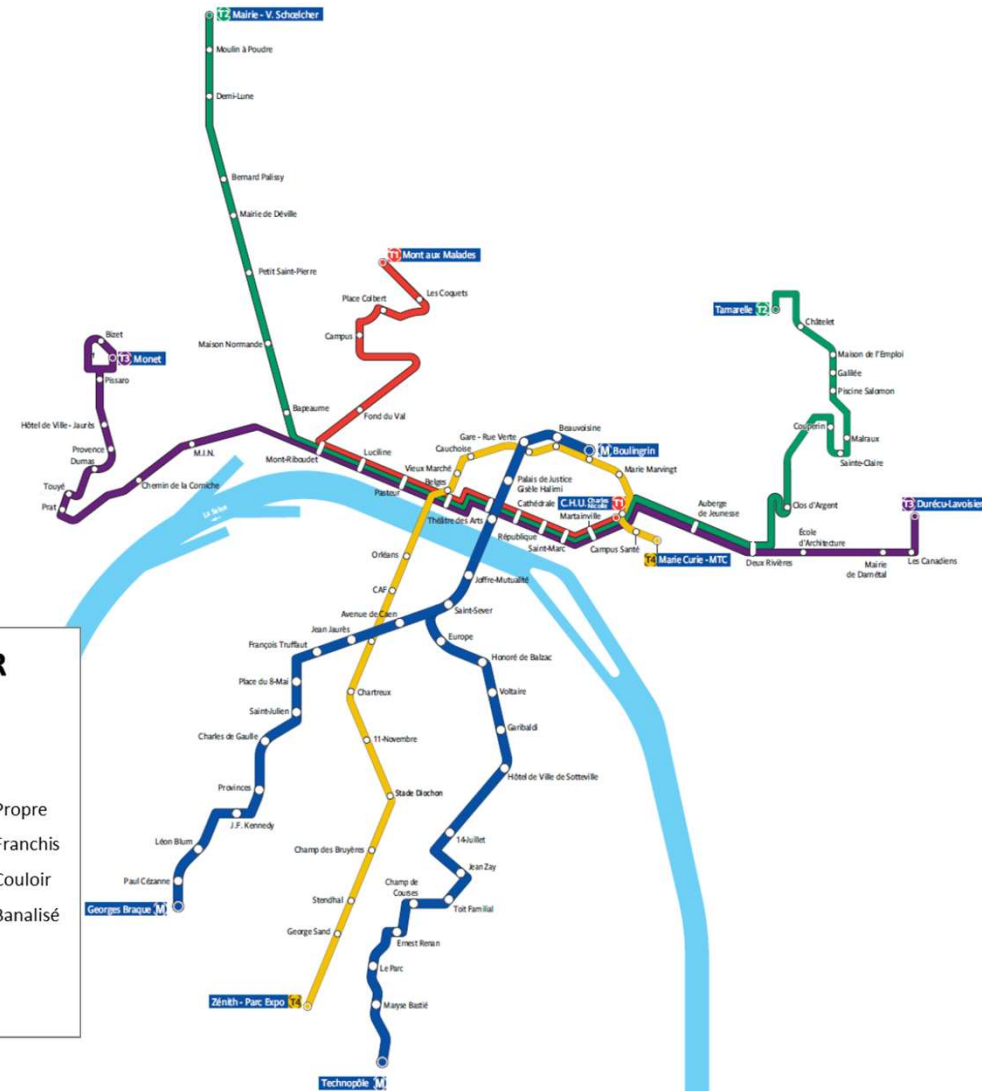
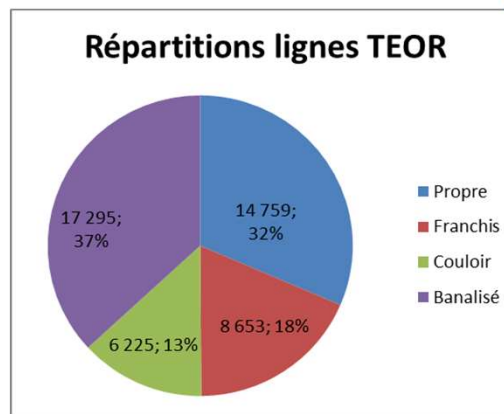
Le système TEOR

Réseau Astuce

- Exploitation par Transdev Rouen dans le cadre d'une concession de 31 ans pour le compte de la Métropole de Rouen Normandie
- Production annuelle : 13,6 Mkm et 58 MVoy
- Réseau armature
 - Tramway : 1,4 Mkm et 1,72 MVoy
 - BHNS nommé TEOR : 3,7 Mkm et 1,56 MVoy

Système TEOR

- 4 lignes BHNS en exploitation
 - 3 lignes T1 à T3 progressivement déployées de 2001 à 2012
 - T4 ouverte en 2019 et prolongée en 2022 et 2023
 - T5 en chantier, ouverture fin 2025
- Infrastructures
 - 36,5 km d'infra et 46,9 km de lignes
 - Sites propre, franchissable, couloir bus ou banalisé
 - Interstation 500 m en moyenne



Premier usage du couloir unidirectionnel : T2

Création en 2001

- Contrainte de largeur réduite de voirie de façades à façades
- Conserver un stationnement bilatéral
- Passage potentiel de convois exceptionnels
- Implantation d'un couloir bus unidirectionnel
 - Positionnement axial
 - Alternat fixe dans l'espace
 - Séparateur granit franchissable
 - Prioritairement vers le centre-ville

Conclusion de 10 années d'exploitation

- Fonctionnel à 6 minutes
- Efficace sur les temps de parcours
- Bien compris des automobilistes
- Problème de tenue des séparateurs



T4 : élargissement de l'usage des couloirs monodirectionnels

Les secteurs en aménagement de voirie réservée monodirectionnelle

→ Contrainte de répartition de l'espace :

- Largeur réduite de façade à façade
- Conserver un stationnement bi latéral
- Préserver le nombre de voies de la circulation générale

→ 3 zones concernées

- Secteur 1 : un pont majeur sur la seine : 1 voie T4 + 5 voies générales
- Secteur 2 : une zone urbaine étroite : 1 voie T4 + 2*1 voie générale sans stationnement
- Une zone résidentielle avec stationnement : 1 voie T4 + 2*1 voie générale avec stationnement bilatérale

Les enseignements de TEOR T2

→ Contrainte de répartition de l'espace

- Largeur de la voirie centrale suffisante
- Séparateur physique non nécessaire
- Visibilité à longue distance nécessaire si sens de circulation libre
- Implantation des quais de stations

→ Contraintes des équipements techniques

- Implantations des systèmes de priorité aux feux
- Marquage au sol pour les conducteurs
- Une plateforme visible

→ Faisabilité des alternats temporels démontrée par Nantes en particulier

➔ Variabilité / adaptabilité des aménagements

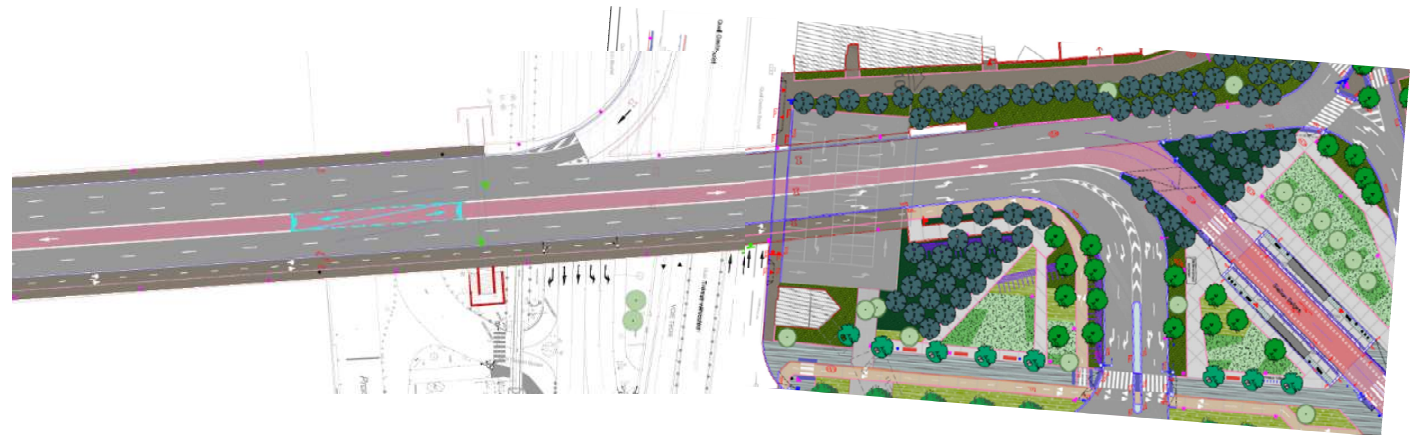
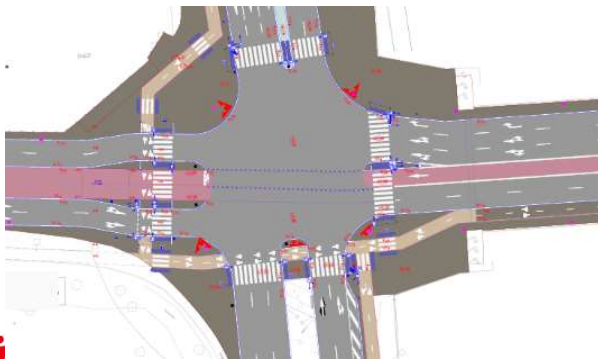
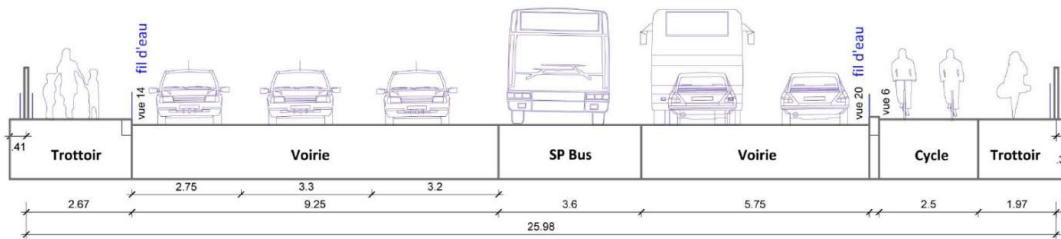
Pont Guillaume le Conquérant

Contraintes topologiques

- Pont majeur de traversé de la Seine
- Station côté nord & carrefour majeur côté sud
- Profil en long en bosse → contrainte de visibilité

La voie T4

- 1 voie de circulation sur 330 m
- Alternat spatial à vue
- Limite de voirie en marquage peinture



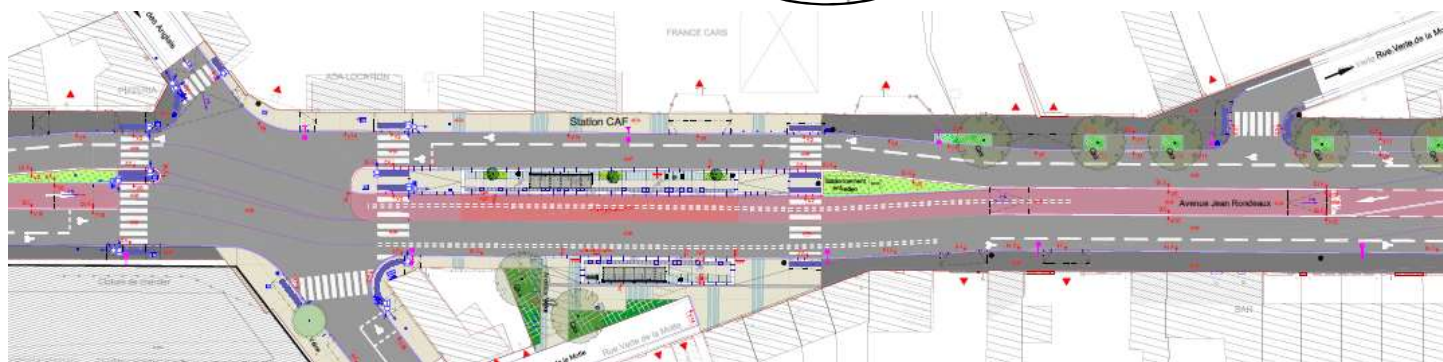
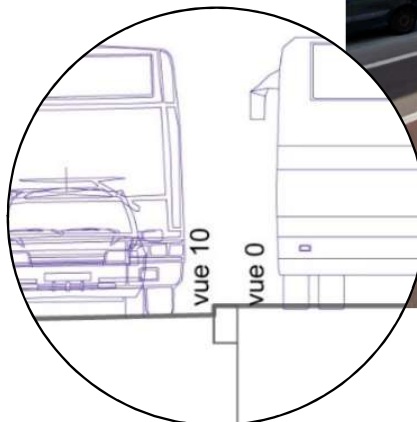
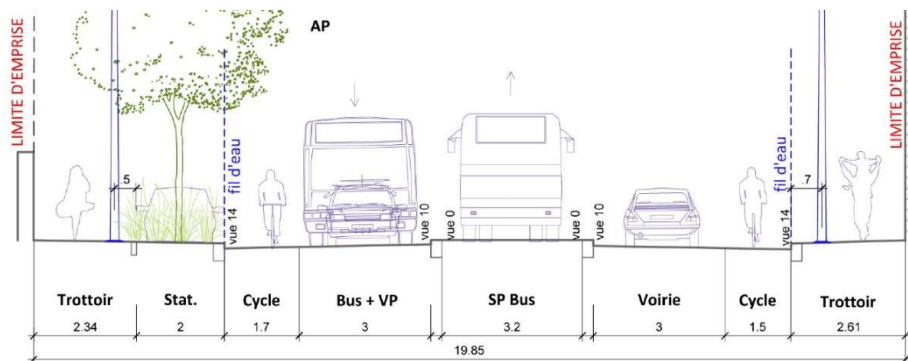
Avenue Jean Rondeau

Contraintes topologiques

- Voirie étroite
- 1 station intermédiaire au point d'étranglement en quais face à face

La voie T4

- 1 voie de circulation sur 700 m
- Sens de circulation figés
- Limite de voirie en bordure haute



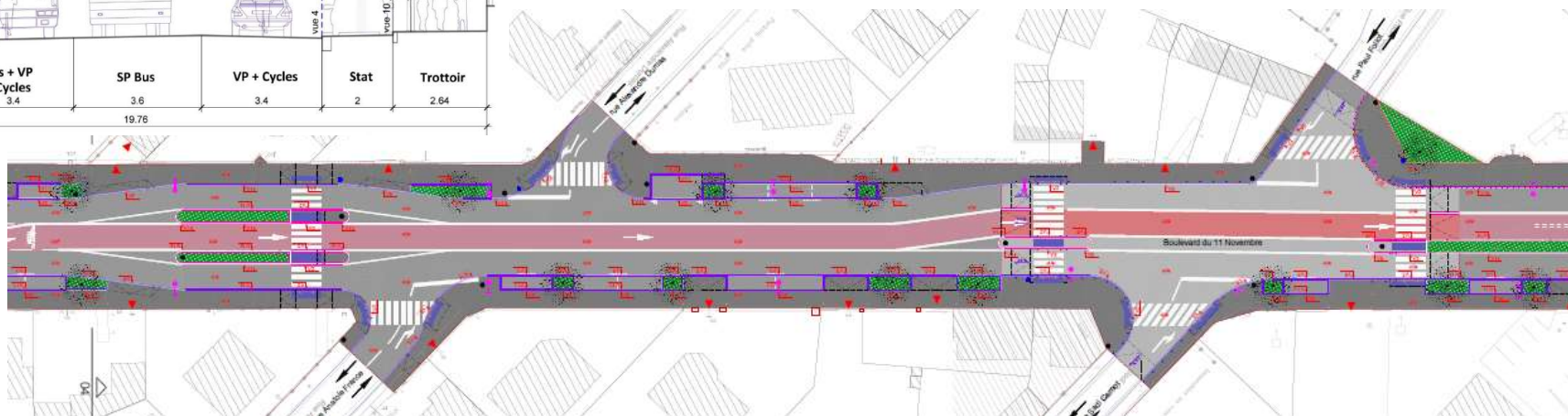
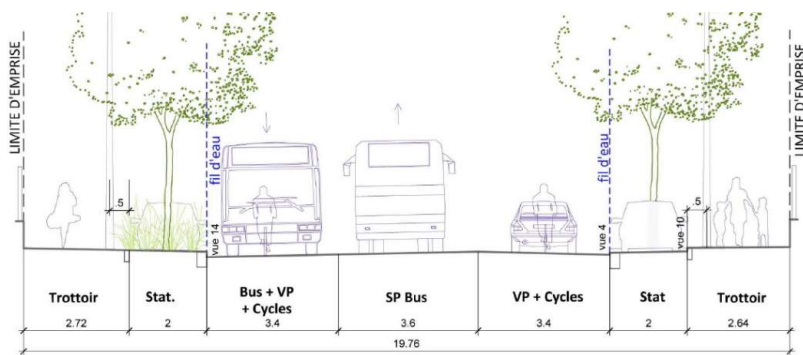
Bd du 11 Novembre

Contraintes topologiques

- Secteur résidentiel et commercial
- Stationnement bilatéral
- 1 station intermédiaire
- Nombreux carrefours et entrées charretières
- Zone 30 partagée

La voie T4

- 1 voie de circulation sur 1200 m
- Couloir de circulation à vue
- Limite de voirie en marquage peinture
- Chevrons d'entrée avant carrefour et station



MO **MERCI**
VE **FREEDOM**