



# ROUEN TEOR LIGNE T4

Sébastien HOLSTEIN  
Transdev Rouen / Transamo

30/01/2025

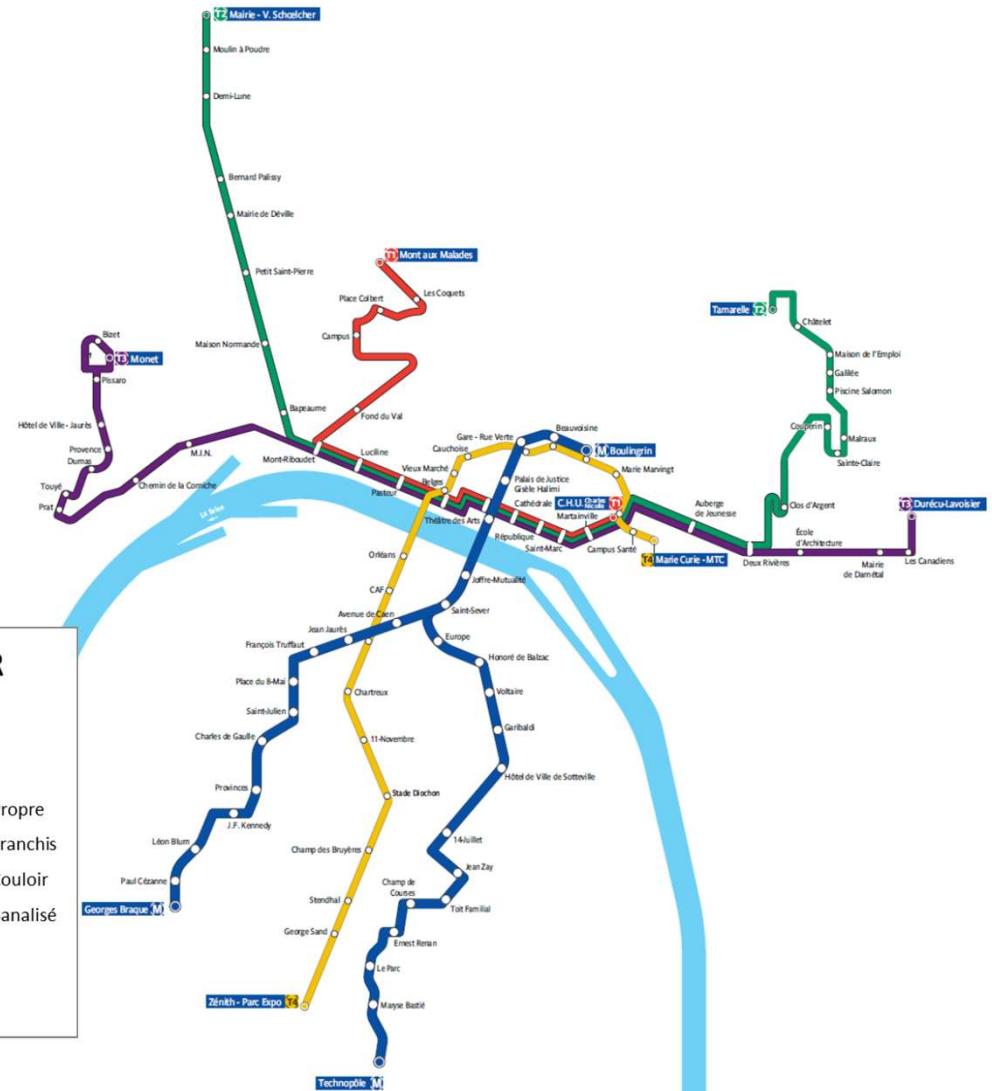
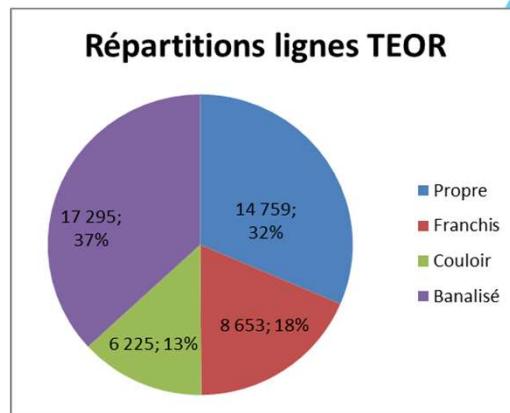
# Le système TEOR

## 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

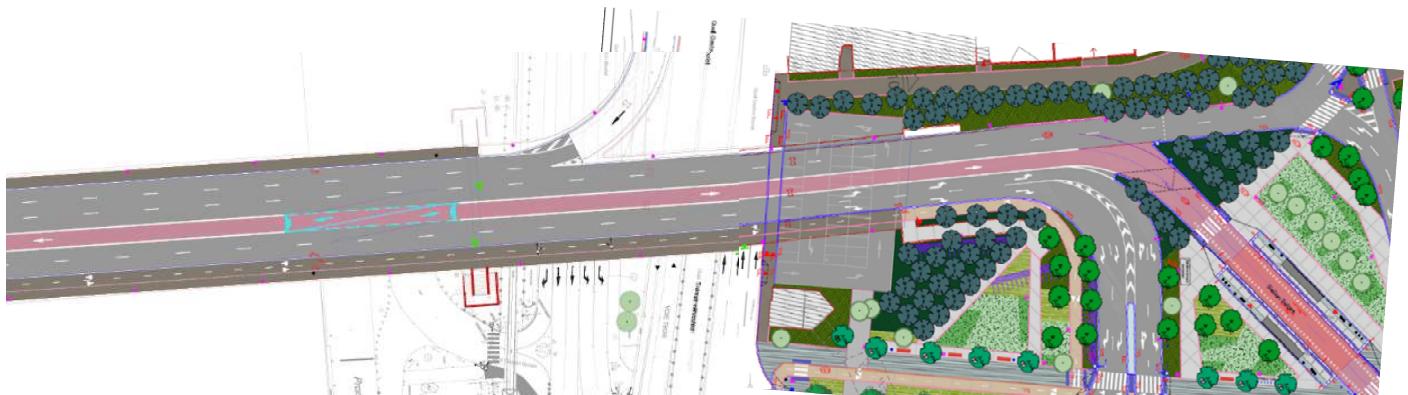
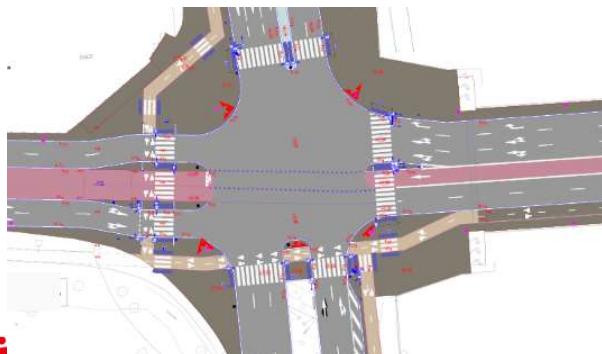
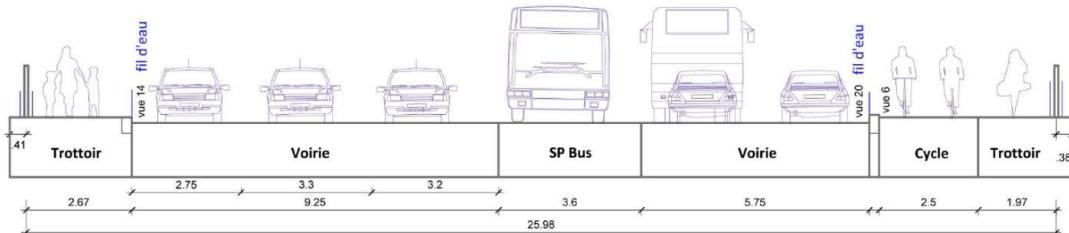
# Pont Guillaume le Conquérant

## 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 voirie T4

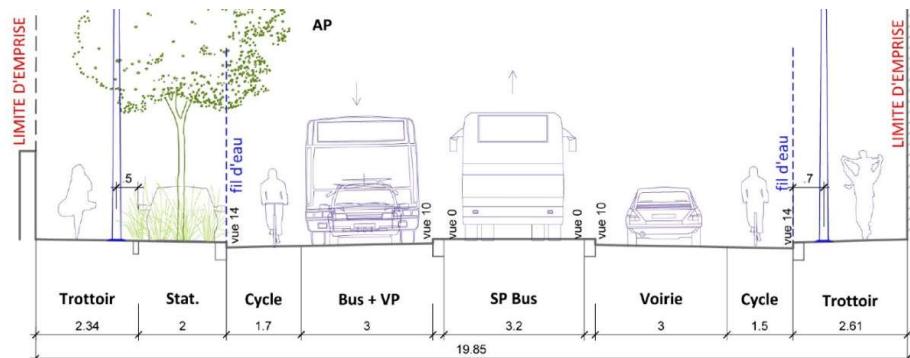
- 1 voie de circulation sur 330 m
- Alternat spatial à vue
- Limite de voirie en marquage peinture



# Avenue Jean Rondeau

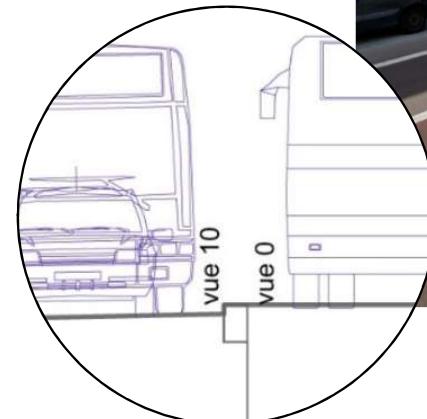
## Contraintes topologiques

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



## La voie T4

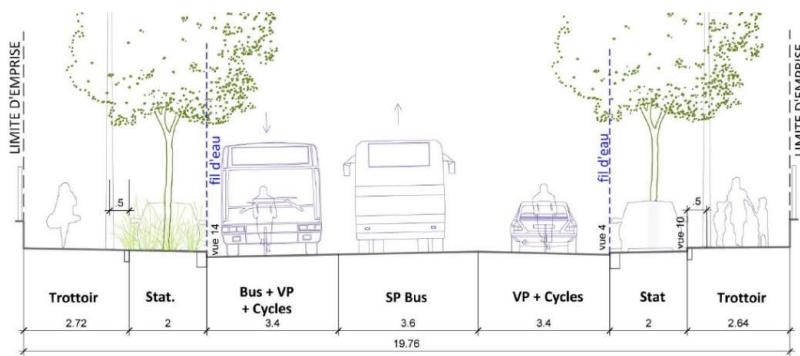
- 1 voie de circulation sur 700 m
- Sens de circulation figés
- Limite de voirie en bordure haute



# 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



MOVE MERCI  
FREEDOM