

# Rouen – *TEOR* (Transport Est Ouest de l'agglomération Rouennaise)

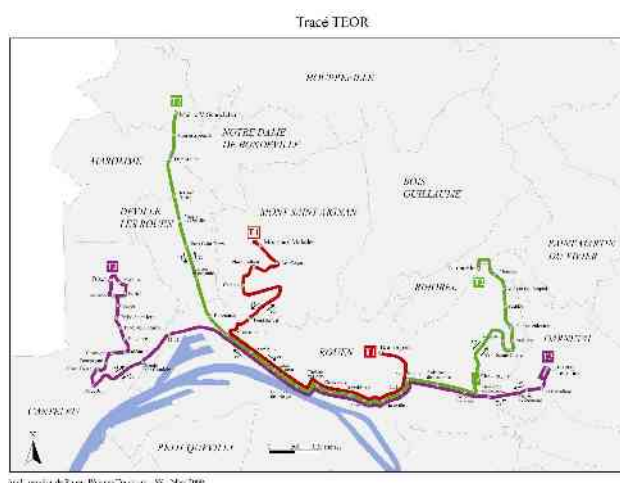
## Contexte

**AOTU** : Communauté d'agglomération de Rouen Haute-Normandie  
**Population de la ville-centre (RGP 99)** : 110 000 habitants  
**Population du pôle urbain (RGP 99)** : 410 000 habitants  
**Exploitant** : TCAR (Veolia Transport)

## Lignes BHNS en service

**Forme de BHNS** : 3 lignes de type « busway » avec un tronc-commun  
**Longueur des lignes BHNS** : 30 km (4 km de tronc-commun)  
**Mise en service** : 2001 puis 2007

Figure 37 : organisation de type « busway » à Rouen avec un tronc-commun de 3 lignes BHNS  
 (source : communauté de l'agglomération rouennaise  
 (source : Certu)



## Composants BHNS

Composants TEOR	1	2	3	4	5
<b>Infrastructures*</b>	Couloirs bus latéraux	Sites réservés bidirectionnels protégés franchissable et partagés avec vélo taxis, autres bus	Idem 2 mais sites propres réservés au BHNS	Idem 3 mais sites propres infranchissable	Site propre intégral avec carrefours dénivelés
<b>Stations</b>	Arrêts de bus sur trottoirs	Arrêts de bus sur trottoirs améliorés (accessibilité)	Stations alignées et aménagées avec un mobilier classique	Stations modernes et identifiées avec un mobilier spécifique	Stations dénivelées
<b>Véhicules</b>	Bus traditionnel diesel	Bus traditionnel à carburant alternatif (G <sup>-</sup> L, GNV, ...)	Bus ou trolleybus, à carburant alternatif présentant un niveau de confort et une image supérieurs aux bus classiques	Idem 3 avec le guidage carburant diesel/diester guidage uniquement en station	Idem 4 avec du matériel bi-articulé
<b>ITS</b>	Aucun	Billetique	Billetique – Informatif voyageur	Billetique – Informatif voyageur + Vente en station	Idem 4 en système fermé
<b>Exploitation</b>	Pas de priorité aux feux	Ponctuellement, demande de priorité aux feux avec cas	Demande de priorité aux feux pour la majorité des carrefours	Demande de priorité aux feux à tous les carrefours	Pas de feux (carrefours dénivelés)

\*Les bouts de ligne sont en site canal, quelques passages en site propre alterné (voie unique)

**Longueur des infrastructures en site propre :** 13 km  
**Partage des sites propres :** non  
**Véhicules :** 36 Agora et 28 Citelis tous articulés (110/115 places)  
**Guidage :** guidage optique en station développé par Siemens  
**Nombre de stations :** 52  
**Interstation moyenne :** 500 m  
**Demande de priorité aux carrefours :** 60 % des feux équipés

## Niveau de service

**Desserte (bande de 500m) :** 100 000 personnes  
**Fréquence :** 6' sur chaque ligne en heure de pointe et 10' en heure creuse  
**Amplitude horaire :** 5h – 22h15  
**Vitesse commerciale moyenne :** environ 17,5 km/h  
**Régularité :** non mesuré  
**Accessibilité :** quais de 27/29cm avec dispositif de guidage (lacune horizontales et verticales inférieures à 5cm)  
**Confort :** pas d'élément particulier, circulation fluide  
**Identité, image :** nom et logo particuliers, revêtement du site propre coloré, design des nouveaux Citelis avec caméra intégrée



*Photo 31 : TEOR à Rouen  
(source : Certu)*

## Résultats

**Fréquentation :** 45 000 voy/jour sur les 3 lignes, soit 1500 voy/km de ligne  
**Coûts d'investissement :** 165 M€HT dont 450 k€ par bus  
**Coûts d'exploitation :** 4,6 €HT/km (2006)

### **Points forts :**

- Approche « système TCSP » et accessibilité
- Identification du service et aménagements urbains
- Pragmatisme sur l'outil site propre (voies alternées, site banal)
- Traversée du centre-ville commerçant

### **A suivre :**

- Fonctionnement du tronc-commun à 2' dans une perspective de croissance de la demande
- Retour d'expérience du guidage optique
- Mise en service progressive des distributeurs automatiques de billets
- Dérogation pour utilisation de la signalisation tramway (R17/R18)