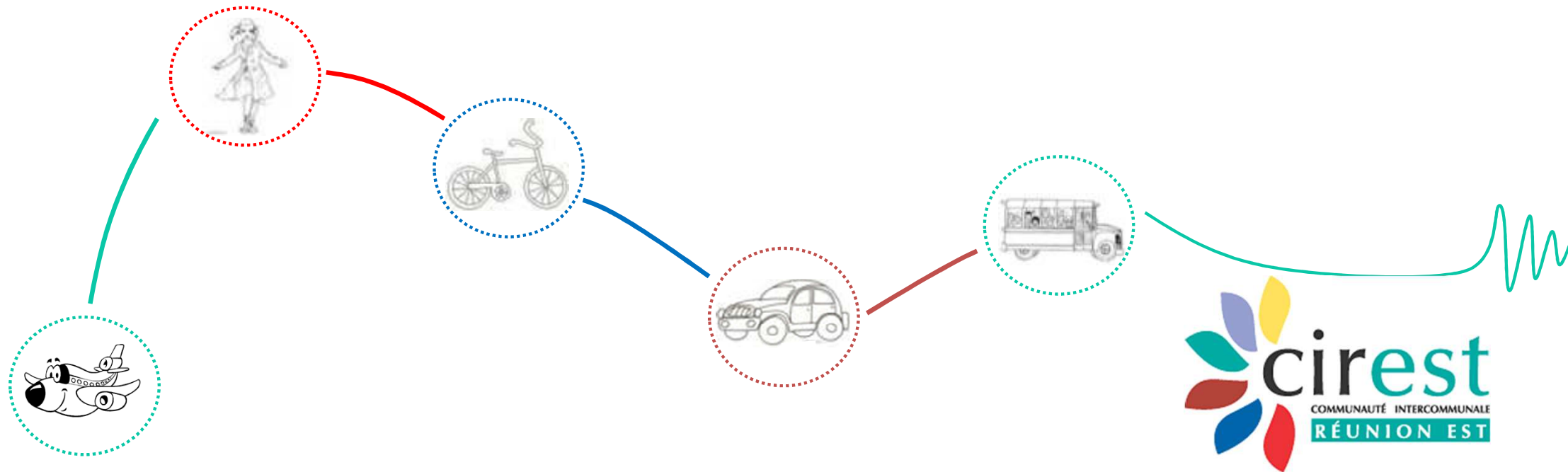


Plan de
Déplacements
Urbains

LES SCENARIOS



- SOMMAIRE -

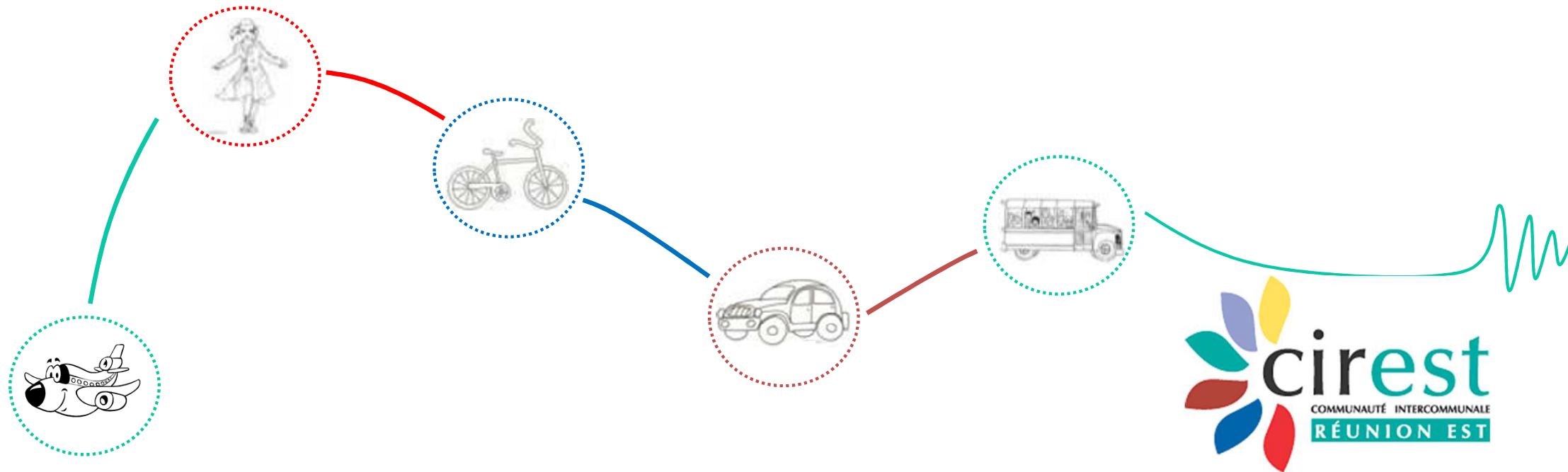
1) Synthèse du diagnostic

1) Rappel des principaux enjeux du PDU de la CIREST

2) Scénarios

Plan de **D**éplacements **U**rbains

- Synthèse du diagnostic -





Une forte augmentation du nombre de déplacements à attendre d'ici 2022

Population CIREST 2009 : 118 620 habitants

Estimation population 2020 (hypothèses PLH) :

- **141 300 habitants** (hypothèse « au fil de l'eau »), soit + 22 680 habitants
- **135 100 habitants** (hypothèse modérée induite par le SAR), soit + 16 480 habitants

En 2009, 44% des actifs travaillent en dehors de leur commune : importance des navettes domicile-travail

Un taux de motorisation de 0,96 véhicules par ménage inférieur à la moyenne de l'île (1) et qui va connaître un accroissement important dans les années à venir

Une forte augmentation du nombre de déplacements à attendre d'ici 2023

Facteurs de croissance

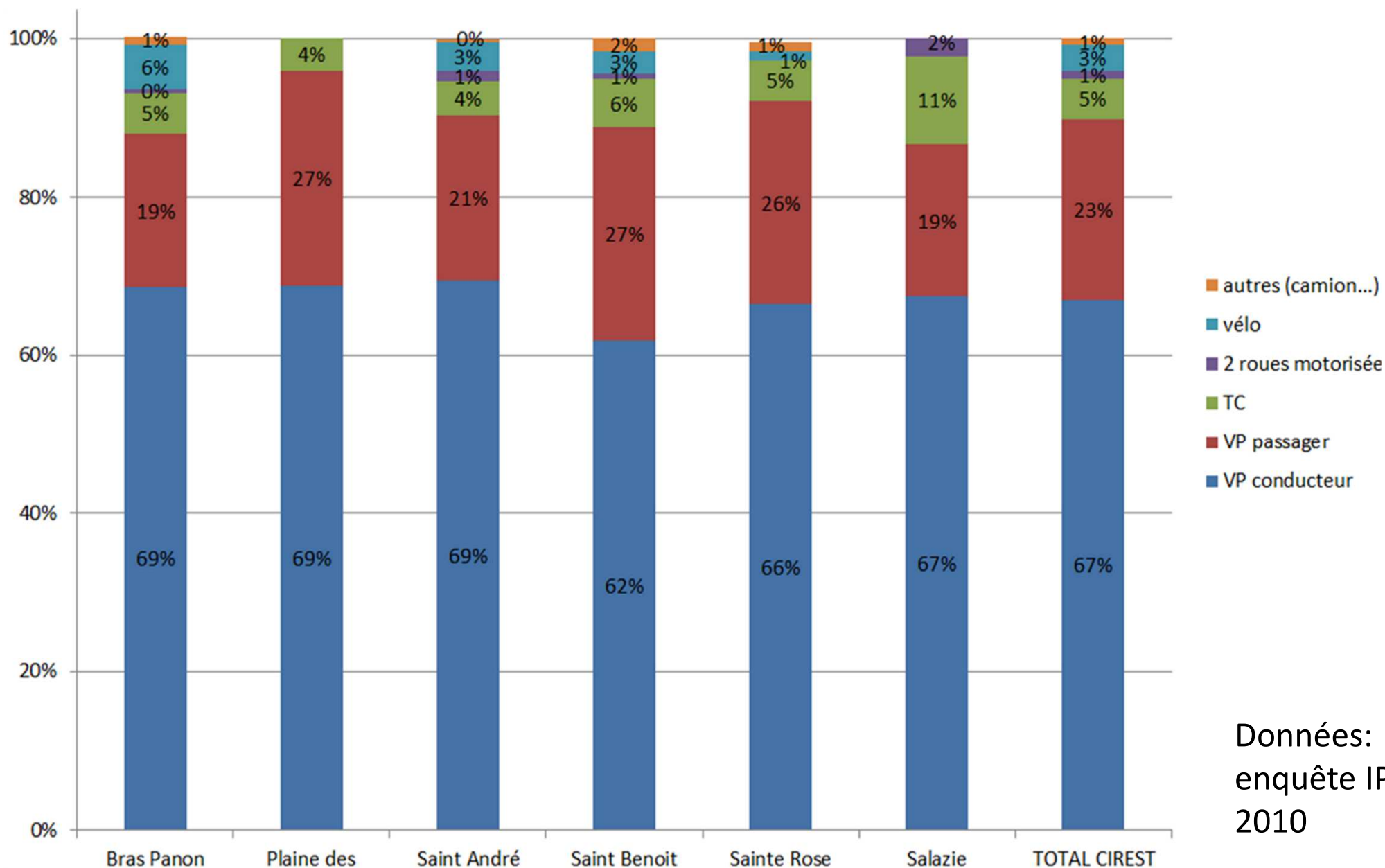
- *Forte motorisation des ménages*
- *Commerces en périphérie*
- *Nouvelles infrastructures routières (effet induit)*
- *Déplacements pour des motifs de loisirs*
- *Mobilité des seniors restant forte*
- *Amplification des mouvements pendulaires avec les territoires voisins*

Facteurs de décroissance

- *Urbanisme intégré (mixité des usages)*
- *Développement télétravail et des « loisirs domestiques »*

Une mobilité de 2,9 déplacements par jour par personne qui continue à croître dans les 10 ans à venir du fait d'une plus grande influence des facteurs de croissance (***accroissement d'environ 10% du nombre de déplacements en 10 ans du seul fait de la mobilité***)

Une répartition modale traduisant l'hégémonie de la voiture (90%)



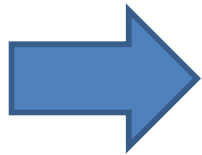
Données:
enquête IPSOS
2010

Une hausse récente de la part modale TC à soutenir par des actions fortes

Une part TC de 5% en moyenne sur la CIREST

(source : enquête IPSOS 2010 – AGORAH)

contre 3,72% en 2008



Importance de développer la qualité de service afin de poursuivre le report modal

- Respect des horaires
- Abribus
- Fréquence
- Amplitude horaire
- Information
- ...

Une offre TC présentant une bonne couverture spatiale du territoire

- 41 lignes TC (Alizé et Estival)
- 1 ligne de préfiguration du TCSP
- Fréquentation annuelle : **1 100 000 voyageurs**

mais:

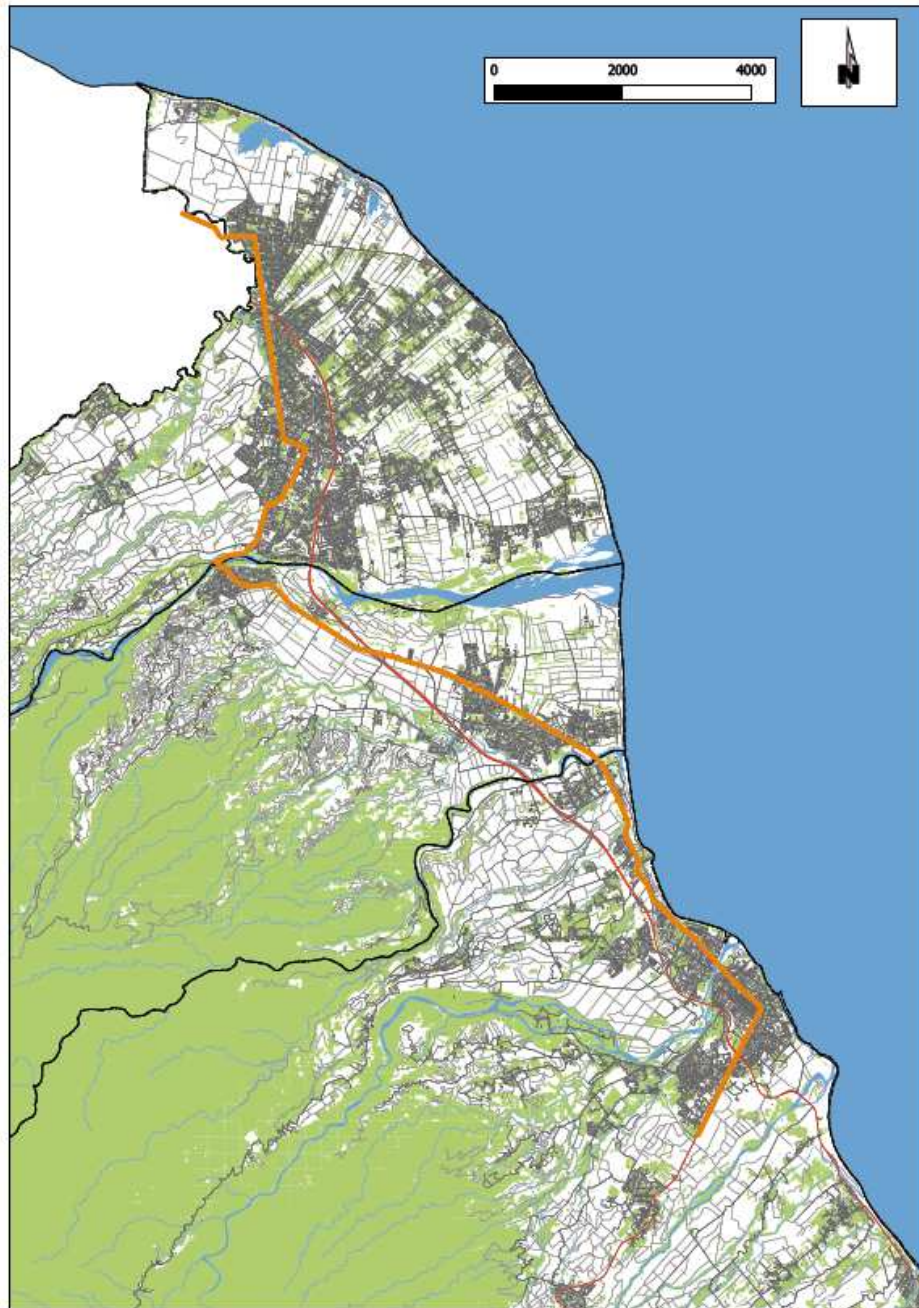
une absence de pôles d'échanges multimodaux

un déficit d'image

un retard en termes de niveaux de service



Le projet de Transport en Commun en Site Propre du territoire de la CIREST

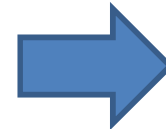


Relie :

Quartier Français/Centre commercial
(entrée Nord de la CIREST)

au Pôle Sanitaire Est (Sud de Saint-
Benoît)

Dessert les centres urbains de Saint-
André, Bras Panon et Saint-Benoît



Première étape vers une offre de
transport réellement
concurrentielle par rapport à la
voiture, épine dorsale du futur
réseau urbain

Synthèse des résultats de l'enquête TC

4 171 voyageurs / jour recensés sur le réseau

- faible proportion d'actifs (18%); motif de déplacement principal: achats (33%)
Objectif : augmentation de l'utilisation des TC pour les déplacements domicile-travail (fréquence importante en heure de pointe; ponctualité des services)
- faible fréquentation des lignes (<100 voyageurs/jour) à l'exception de Saint-Benoît
Objectif : adapter l'offre à la demande (lignes très peu fréquentées = TAD)
- taux de remplissage des véhicules non optimal
Objectif : densifier l'offre en heures de pointe
- part importante de titres unitaires (62,4%) = usage occasionnel
Objectif : fidéliser la clientèle par le biais d'abonnements à tarifs attractifs
- présence significative de déplacements multimodaux
Objectif : conforter cette tendance en créant des parcs relais et en développant une intermodalité avec les modes doux

Modes doux, voirie, circulation et stationnement

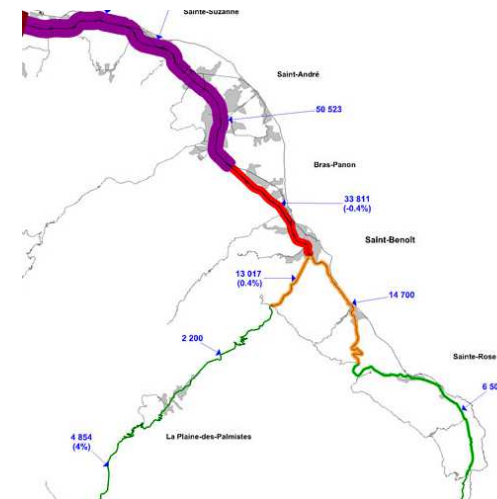


- La part globale des « modes doux » (vélo + marche à pied + autres) est de l'ordre de 5,1% à l'échelle de la CIREST

Objectif : instaurer une pratique des modes doux

- Un réseau routier fortement saturé en direction de la CINOR

Objectif : proposer un TCSP concurrentiel à la voiture et connecté aux réseaux CITALIS et Car Jaune



- Un réseau routier secondaire peu développé et des charges de trafic importantes sur la trame primaire

Objectif : développer un maillage inter-quartiers

- Une saturation des centres villes induite par le stationnement de longue durée (plus particulièrement à Saint-André et Saint-Benoît)

Objectif : mettre en œuvre une nouvelle politique de stationnement, levier du transfert modal



1 voiture stationnant 8 h

=



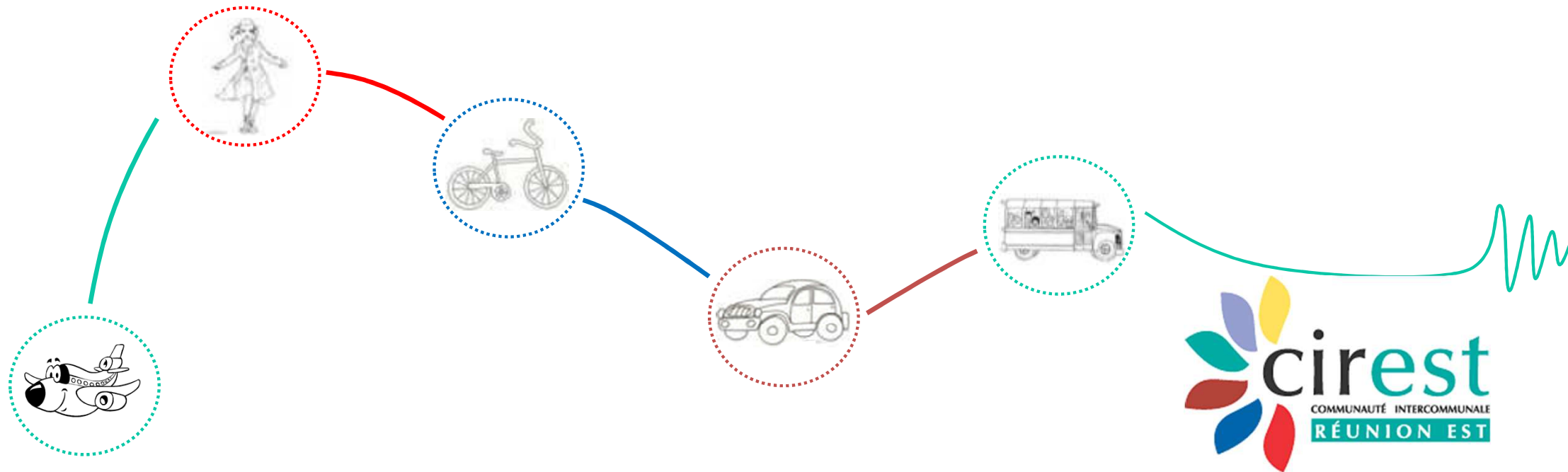
4 voitures stationnant 2 h

ou

8 voitures stationnant 1 h

Plan de **D**éplacements **U**rbains

- Les principaux enjeux du PDU de la CIREST -





Accompagner le projet de TCSP : une condition nécessaire au transfert modal

En l'absence de mise en œuvre d'une politique volontariste de transfert modal, la forte augmentation des déplacements sur les 10 années à venir risque de s'affecter presque exclusivement sur la voiture, ce qui conduirait à :

- une congestion généralisée du réseau de voirie*
- une forte dégradation de l'accessibilité aux centres urbains*

LE TCSP est une condition nécessaire mais non suffisante pour assurer un transfert modal significatif et une maîtrise des flux de trafic

Le principal enjeu du PDU réside donc dans le besoin

d'ACCOMPAGNER ET COMPLETER LA MISE EN ŒUVRE DU TCSP



Accompagner le projet de TCSP : une condition nécessaire au transfert modal

- requalifier l'image des transports collectifs
- augmenter leur niveau de service (fréquence, amplitude, confort, ponctualité...)
- développer les réseaux locaux secondaires sur l'ensemble des communes
- assurer leur rabattement sur le TCSP (pôles d'échanges)
- développer l'intermodalité :
 - avec Car Jaune (gares routières existantes, nouveaux pôles d'échanges)
 - entre le TCSP et les autres lignes du réseau
 - de la voiture et du vélo sur le TCSP (parcs relais)
- réorganiser la circulation et le stationnement en fonction du nouveau TCSP
- mettre en place une nouvelle politique de stationnement dans les centres urbains visant à la fois à :
 - dissuader l'usage de la voiture pour les migrants venant travailler et stationnant en longue durée
 - augmenter l'accessibilité pour les visiteurs, clients des commerces, usagers des services publics, stationnant en courte durée

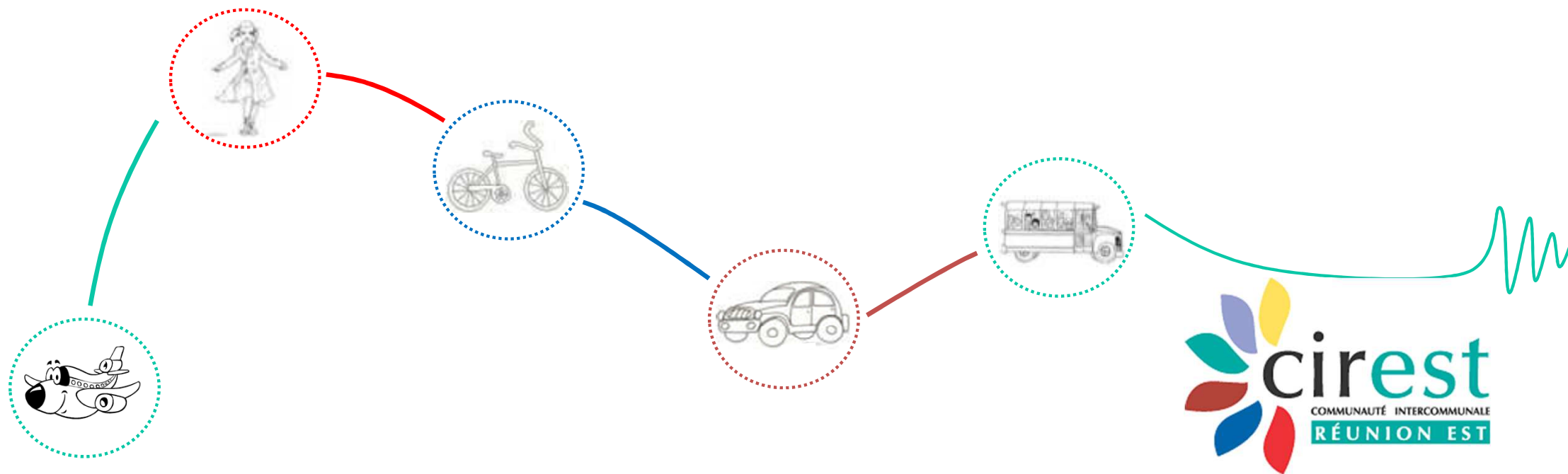


Accompagner le projet de TCSP : une condition nécessaire au transfert modal

- intégrer les besoins de déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite, à tous les niveaux de la chaîne des déplacements (transports, voirie, espaces publics, ERP)
- développer les autres alternatives à la voiture :
 - le vélo pour les petits déplacements (moins de 5 km)
 - la marche à pied pour les trajets terminaux dans les centres urbains (moins de 500 m), ce qui nécessite une requalification des espaces publics hypercentraux
 - le covoiturage (augmentation du taux d'occupation des véhicules, aujourd'hui faible)
 - les nouveaux services à la mobilité (auto-partage, vélos en libre service, véhicules électriques et hybrides, etc...)
- mieux organiser le transport des marchandises et les livraisons dans les centres urbains
- favoriser la densification des espaces urbains, notamment le long du TCSP, et la mixité des fonctions dans les opérations d'urbanisme (interface PDU / SCOT)

Plan de **D**éplacements **U**rbains

- Scénarios -





Les scénarios proposés dans le PDU de la CIREST

■ Scénario 0 : « Laisser faire » - Evolution au fil de l'eau avec le projet TCSP

Evolution de la mobilité à l'échelle de la CIREST, sans intervention de la collectivité
Développement d'un TCSP sans mesures d'accompagnement associées

■ Scénario 1 : Déployer une véritable offre de transport intermodale à l'échelle de la CIREST

Développement d'infrastructures de type pôles d'échanges et augmentation du niveau de service permettant de rendre l'offre de transport véritablement attractive par rapport à la voiture

■ Scénario 2 : Accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité

Inciter fortement au transfert modal par la mise en œuvre d'une politique globale de déplacement (développement des modes doux pour notamment l'accès au transport, politique de stationnement...)

■ Scénario 3 : Vers une nouvelle culture de la mobilité CIREST / CINOR

Un scénario avec une forte ambition de réduction des impacts environnementaux

Les scénarios proposés dans le PDU de la CIREST

■ Scénario 0 : « Laisser faire » - Evolution au fil de l'eau avec le projet TCSP

Liaison des pôles urbains par l'aménagement d'un **site propre bus** (TCSP)

- Gain de temps d'environ 15 min sur l'ensemble de l'axe de TCSP par rapport à la situation actuelle (selon étude Citec)
 - Un tracé du TCSP similaire aux itinéraires des lignes F et G du réseau Car Jaune
 - La ligne G du réseau Car Jaune relie Cambuston et Saint-Benoît
 - La ligne F du réseau Car Jaune assure une liaison « semi-express » via la RN2 entre Saint-André et Bras-Panon puis via la RN 2002 entre Bras-Panon et Saint-Benoît
- ➡ **Le TCSP sera plus particulièrement amené à capter les voyageurs du réseau Car Jaune restructuré, c'est-à-dire des utilisateurs des transports en commun**

Scénario 0 : le SDA, annexe du PDU

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), déjà acté, permettra à terme d'assurer une réelle prise en compte de l'accessibilité des déplacements aux personnes handicapées et à mobilité réduite



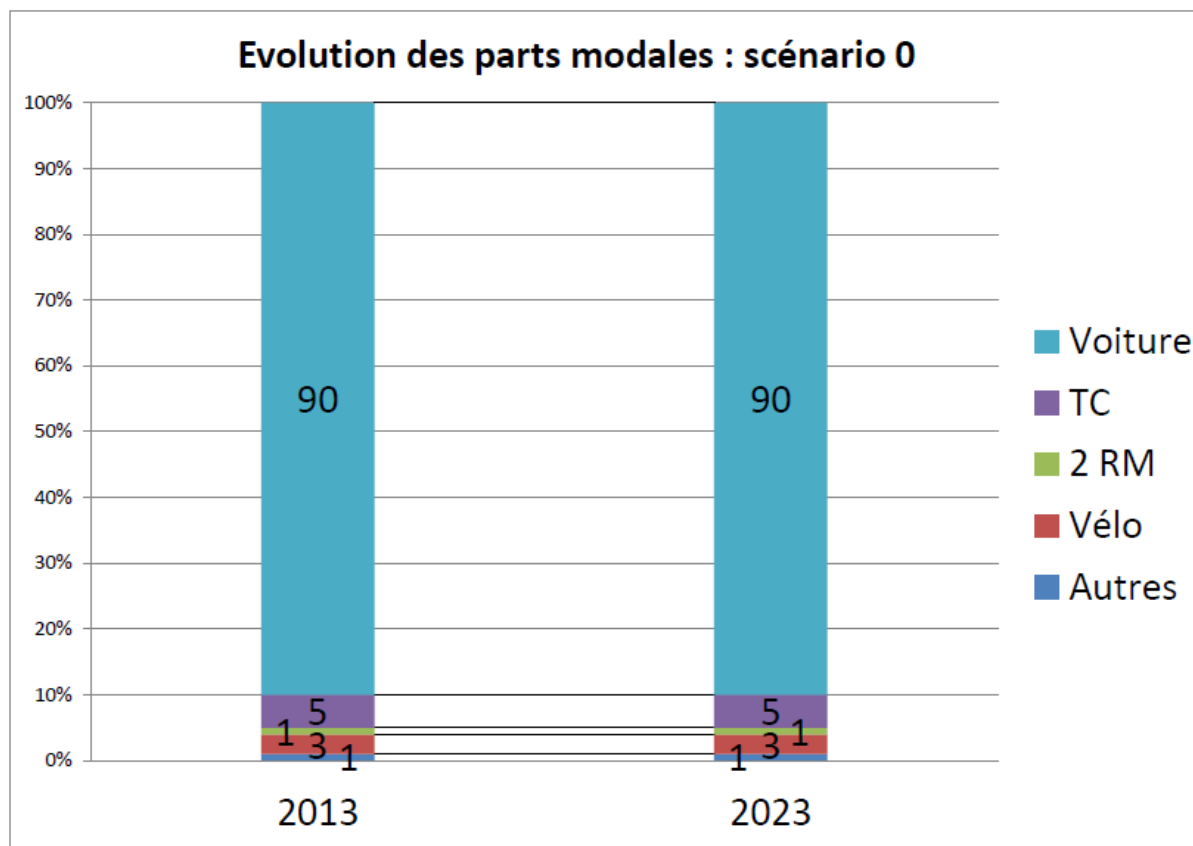
Il est envisagé :

- la mise en accessibilité :
 - des arrêts autres qu'en ITA avec une priorité donnée aux lignes structurantes et aux points stratégiques des besoins (Etablissements Recevant du Public notamment)
 - des arrêts en ITA pour les handicaps autres que moteur (visuel, auditif, cognitif)
 - des véhicules (obligatoire réglementairement)
 - de l'information préalable au voyage (agence commerciale, site internet, guide bus, etc..)
- la mise en place de services de substitution permettant de desservir la totalité des arrêts pour les personnes handicapées moteur

et ce en liaison étroite avec l'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) à la charge des communes.

Evolution des parts modales : scénario 0

■ Scénario 0 : « Laisser faire » - Evolution au fil de l'eau avec le projet TCSP



Ce scénario ne pourra permettre que de maintenir les parts modales à leur niveau actuel. En effet, et même si les nouveaux déplacements s'affecteront prioritairement sur les transports collectifs, le transfert modal pour les déplacements actuellement réalisés en voiture ne sera que marginal

Les scénarios proposés dans le PDU de la CIREST

■ Scénario 1 : Déployer une véritable offre de transport intermodale à l'échelle de la CIREST

Objectif : rendre les transports en commun performants et attractifs

- 1) **densifier la tâche urbaine** actuelle, privilégiant la ville des courtes distances
- 2) créer des **pôles d'échanges** et/ou renforcer la **capacité des gares routières** existantes
- 3) **restructurer le réseau de transport urbain** et optimiser les rabattements induits par la mise en place de la ligne structurante avec une **hiérarchisation plus marquée des lignes**
- 4) réaliser des **aménagement de voirie en faveur des transports collectifs** (hors TCSP)
- 5) **hiérarchiser, jalonner** le réseau viaire, **réglementer** les usages

1) Une nécessaire densification de la tâche urbaine

Ville des courtes distances

- mixité des fonctions et des formes urbaines compactes et denses
- présence des diverses fonctions urbaines (habitat, emplois, commerces, loisirs...) au sein d'un même secteur
- favorise de ce fait la marche à pied et le vélo, en rendant les habitants moins dépendant de la voiture
- privilégie donc **les transports collectifs** et favorise les circulations douces (vélo, marche à pied)
- relier entre eux les différents quartiers par un **axe de transports collectifs**



Partage de voirie

Zone 30

Commerce de proximité



La ville compacte et connectée

2) Création de pôles d'échange et/ou renforcement des capacités d'accueil des gares routières existantes

Gares routières de St-André et St-Benoît
sous dimensionnées
difficiles d'accès
peu adaptées à la multimodalité

REHABILITATION

Aménagement de pôles d'échange

- dimensionnés en fonction de la mise en œuvre du TCSP
- interface avec les réseaux CITALIS et Car Jaune
- accessibilité piétonne et vélo
- stationnement automobile combiné avec le titre de transport
- intégration du rabattement des lignes secondaires et du TAD

3) Une restructuration du réseau de transport urbain et une optimisation des rabattements induits par la mise en place de la ligne structurante, avec une hiérarchisation plus marquée des lignes

Lignes armatures empruntant ou traversant les tronçons en site propre du T.C.S.P. et pouvant se prolonger au-delà pour la desserte des quartiers excentrés et des pôles secondaires du territoire

Lignes de rabattement des quartiers sur les pôles d'échanges du T.C.S.P.

Faisceau de lignes de desserte des zones d'habitat et/ou d'activités

Développement du transport à la demande sur les secteurs peu dense (écarts et Hauts)

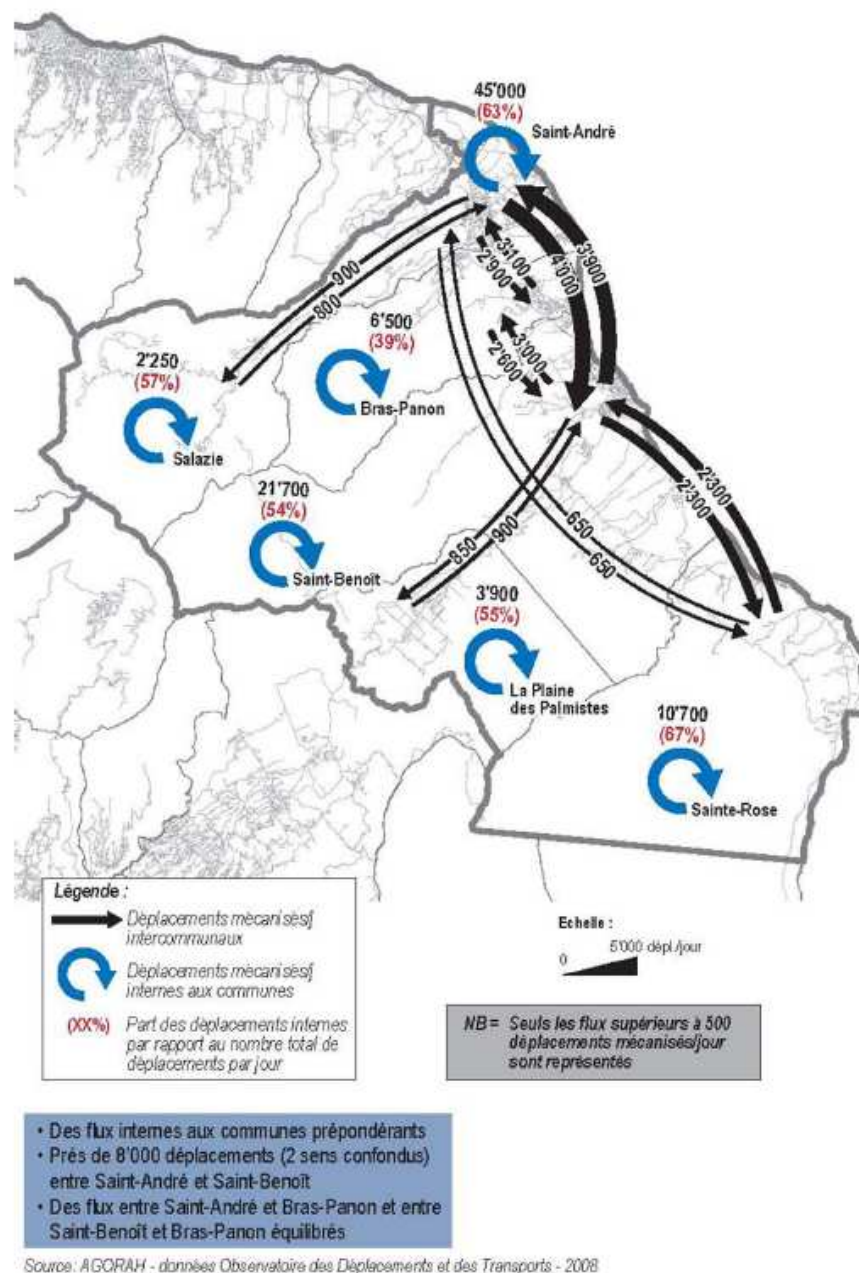
Lignes spéciales de transports scolaires à développer

avec une évolution technologique progressive (SAEIV, centrale de mobilité, BHNS, guidage...)

4) Aménagements de voirie en faveur des transports collectifs (hors TCSP)

Aménagements de voirie à envisager au droit des carrefours et des giratoires pour les sections non concernées par le TCSP

Entre St-Benoît et Ste-Rose notamment



5) La nécessité de hiérarchiser, jalonner le réseau viaire, réglementer les usages

Définir un réseau hiérarchisé de voirie pour :

- ☐ éviter une trop forte dégradation des conditions de circulation par la **définition d'un réseau primaire** géré globalement, à l'échelle régionale
- ☐ compléter et aménager le réseau secondaire, très peu développé
- ☐ accompagner la réalisation des sites propres du T.C.S.P

Niveau 5
Voies rapides de
liaisons
grand transit

Niveau 4
Voies rapides
transit local et
contournements

Niveau 3
liaisons
intercommunales
structurantes

Niveau 2
liaisons locales
intercommunales
ou interquartiers

Niveau 1
desserte :
intracommunales
ou intraquartiers

5) La nécessité de hiérarchiser, jalonner le réseau viaire, réglementer les usages

Réalisation d'un schéma directeur de voirie

Déclinaison locale du SRIT permettant :

- ☐ de définir les priorités parmi les projets de voirie existants, de toutes obédiences
- ☐ d'optimiser les conditions de circulation, avec notamment la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation dans les centres urbains
- ☐ d'établir les clefs de financement envisageables pour les projets de voirie
- ☐ d'étudier l'opportunité de transferts de domanialité de voiries à la CIREST
- ☐ de réglementer les usages et de mieux prendre en compte la question de la sécurité

5) La nécessité de hiérarchiser, jalonner le réseau viaire, réglementer les usages

Réalisation d'un schéma directeur de jalonnement

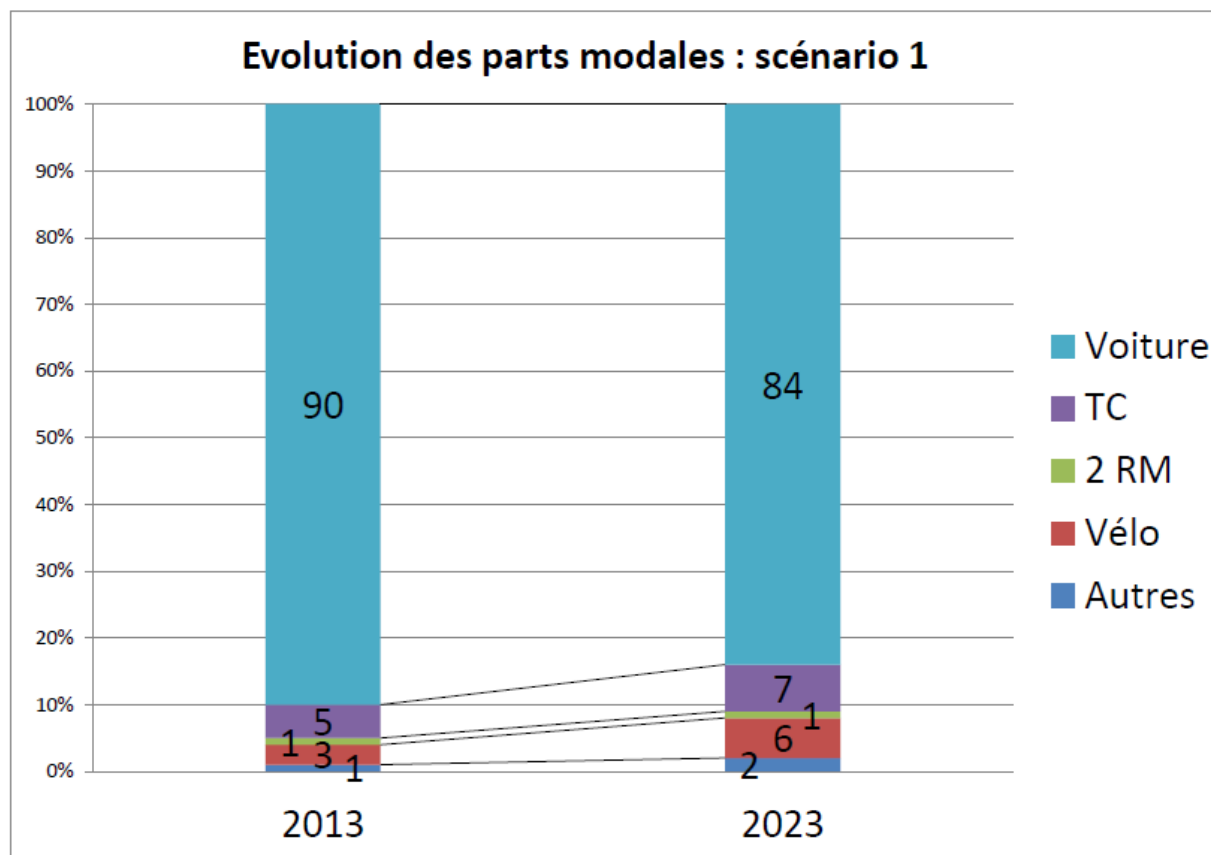
- ☐ Matérialisation des itinéraires de «transit »
- ☐ Gestion des circulations de poids-lourds (dont transport de cannes, de déchets), des livraisons de marchandises (itinéraires, horaires de circulation)
- ☐ Faciliter l'accès au stationnement par notamment un jalonnement dynamique des parkings
- ☐ Jalonnement vélo et signalétique piétons, depuis les parkings et les pôles d'échange

Réglementation des usages et sécurité

- ☐ traitement plus drastique de la vitesse en entrée d'agglomération (transition entre 90 et 50 km/h)
- ☐ réalisation d'audits de sécurité routière pour les projets de voirie
- ☐ sensibilisation des élus locaux et formation des cadres et techniciens des services communaux aux problèmes de la sécurité routière
- ☐ mise en place d'un suivi annuel des accidents

Evolution des parts modales : scénario 1

■ Scénario 1 : Déployer une véritable offre de transport intermodale à l'échelle de la CIREST



Le scénario 1 conduit à optimiser les conditions de transfert modal de la voiture vers les transports collectifs et les modes doux et permet d'envisager une **réduction de la part modale de la voiture**

■ Scénario 2 : Accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité

Ce scénario reprend les enjeux stratégiques du scénario 1 mais va plus loin en visant à :

- améliorer de façon notable l'attractivité des transports collectifs pour les non-captifs
- dissuader l'usage de la voiture pour les pendulaires travaillant dans les centres urbains et ainsi assurer un transfert modal optimum de la voiture vers les transports collectifs :

6) améliorer de façon importante la **qualité** et **le niveau de service** des transports collectifs avec la mise en place d'un SAEIV

7) mettre en place une **nouvelle politique de stationnement**, particulièrement dans les centres urbains de Saint-André et de Saint-Benoît, visant à la fois à :

- dissuader le stationnement des pendulaires stationnant en longue durée
- améliorer l'accès des clients des commerces et services stationnant en courte durée

8) créer des **Parcs-Relais** (P+R) connectés sur la ligne structurante

6) Améliorer la qualité et le niveau de service

- Qualité de l'offre TC :
Horaires, fréquence, régularité, ponctualité, sécurité, amabilité, information des usagers
- Mise en place d'un **Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV)**

Le SAE vise à :

- connaître en temps réel les avances ou retards des véhicules
- renforcer la sécurité du personnel et des clients
- fournir des données statistiques sur le fonctionnement du réseau
- faciliter la maintenance des véhicules

Le SIV vise à :

- apporter une information en temps réel à bord des bus et aux principaux arrêts (Borne d'Information Voyageurs)
- alimenter les applications liées aux nouvelles technologies (site internet, téléphone mobile)



7) Une nouvelle gestion du stationnement, particulièrement dans les centres de Saint-André et Saint-Benoît

Nécessaire à double titre :

- Pour **permettre les aménagements préconisés** en récupérant de l'espace viaire sur le stationnement de surface au profit des transports collectifs et des modes doux
- Pour **induire le transfert modal** :
 - créer des parcs de stationnement périphériques pour le stationnement longue durée (forfait journée, abonnements, etc...)
 - privilégier le stationnement de courte durée pour faciliter l'accès aux commerces et aux services publics
 - mise en place d'un stationnement payant / réglementé sur Saint-André et Saint-Benoît

8) Création de Parcs Relais (P+R)

Parc relais = espace de stationnement pour voitures situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun

Éléments indispensables au bon fonctionnement d'un P+R

Fréquence TC < 10 min

Temps de parcours bus en site propre < temps de parcours voiture

Coût transport + parc relais < coût stationnement hyper-centre

P+R visible depuis un axe routier structurant

Mais aussi :

Traitement de la rupture de charge

Insertion paysagère

Sécurité : parc surveillé

Signalétique interne

Services et commerces

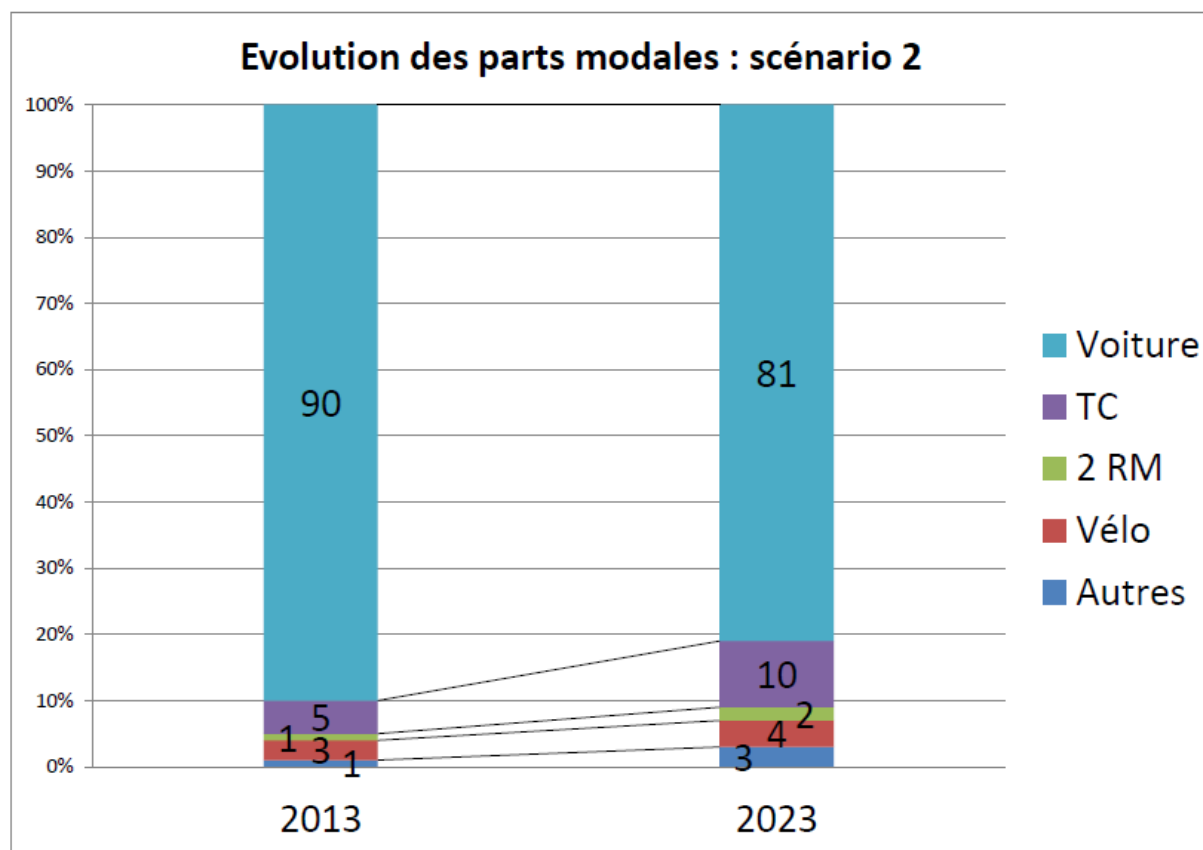
Confort d'attente

Jalonnement d'accès

Capacité évolutive

Evolution des parts modales : scénario 2

■ Scénario 2 : Accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité



Le scénario 2 permet d'inverser la tendance actuelle du « tout automobile » en ancrant les transports en commun comme un réel moyen de déplacement alternatif

Les scénarios proposés dans le PDU de la CIREST

■ Scénario 3 : Vers une nouvelle culture de la mobilité CIREST / CINOR

Le scénario 3 reprend les enjeux stratégiques des scénarios 1 et 2 et intègre en plus des solutions supplémentaires et/ou innovantes en matière de transport durable

- 9) favoriser une **coopération inter-AOTU** forte avec la CINOR
(centrale de mobilité, association, SM-SRU fermé ou ouvert)
- 10) créer un **axe armature vélo** sur le littoral et développer un **réseau cyclable** tenant compte de l'altimétrie
- 11) mettre en place un partenariat fort dans le domaine de la **logistique urbaine**
- 12) initier, soutenir, accompagner des **actions transversales**



9) Favoriser une coopération inter-AOTU forte avec la CINOR

L'article 111 de la loi SRU a rendu possible la **création de syndicats mixtes de transport** entre deux ou plusieurs AOT, sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord

Le syndicat mixte a pour vocation de :

=> **coordonner les services** organisés par les AO membres

=> mettre en place un **système d'information** à l'intention des usagers

=> rechercher la création d'une **tarification coordonnée** et des titres de transport uniques ou unifiés (compétences obligatoires)

Il peut également (compétences optionnelles), en lieu et place de ses membres :

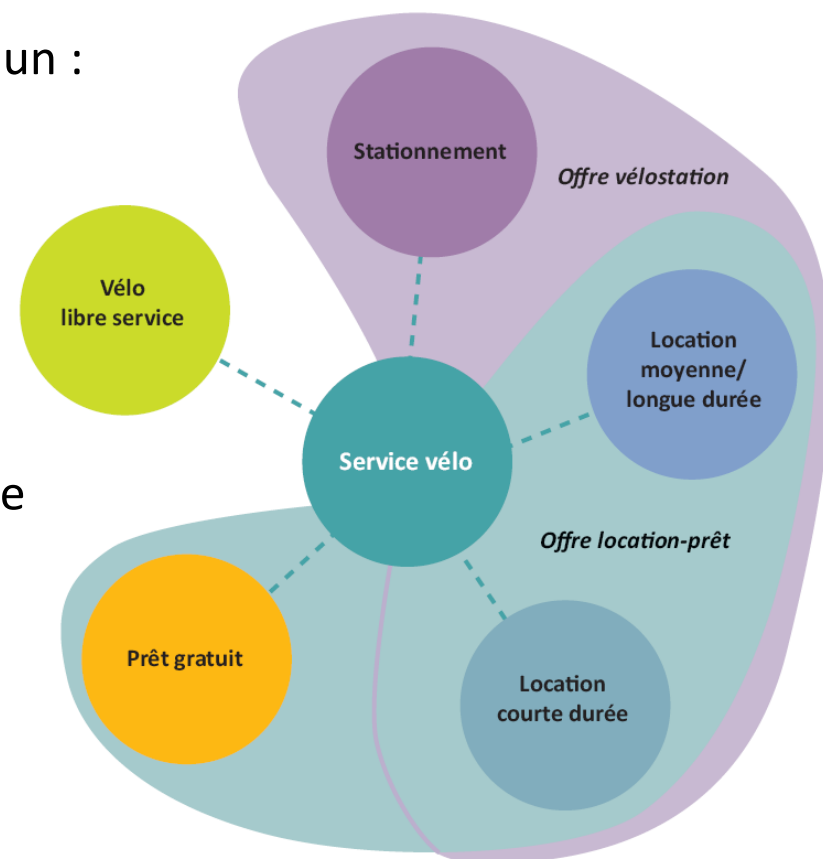
=> **organiser des services publics réguliers** ainsi que des services à la demande

=> **assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport**

10) Création d'un axe armature vélo sur le littoral et développement d'un réseau cyclable tenant compte de l'altimétrie



- Nécessité de coordonner les attentes de la Région (Voie Vélo Verte Régionale) et des communes en matière de déplacement cyclable
- Amélioration de l'intermodalité vélos / transports en commun : création de « vélostations » au niveau des pôles d'échange
- Mesures d'accompagnement :
 - Mise en place de services vélo
 - Sensibilisation : organisation d'ateliers de recyclage et de réparation, d'ateliers pédagogiques à destination des scolaires



11) Vers un partenariat fort dans le domaine de la logistique urbaine

- ☐ renforcer la concertation entre les différentes collectivités, les professionnels (logisticiens, transporteurs, livreurs) et les partenaires (association des commerçants, CCIR, association de consommateurs) en créant **un comité ad hoc pour le développement de la logistique urbaine dont la mission première sera d'établir un état des lieux des pratiques actuelles**
- ☐ favoriser la création d'un ou plusieurs **Centres de Distribution Urbaine (CDU)**, véritable plateforme de groupage en proche périphérie des centres urbains et dont les **derniers kilomètres seront assurés par des véhicules électriques légers** en dehors des heures de livraisons autorisées
- ☐ aménager des aires de repos pour les chauffeurs et identifier les besoins en places de livraison



12) Des actions transversales à initier, soutenir, accompagner 1/2

☐ le développement de l'**auto-partage**

L'auto partage, c'est le partage d'un véhicule dans le temps par différents utilisateurs

C'est une mesure d'accompagnement de la mobilité mais ne constitue pas un transport public

La collectivité pourra inciter au développement de services d'auto-partage par :

- le subventionnement à destination d'associations ;
- la réalisation de places de stationnement réservées sur voirie ;
- la mise en place d'un label (permettant d'encadrer et favoriser l'action d'opérateurs privés) ;
- l'encouragement à la création de places de stationnement réservées lors de projets immobiliers ;
- l'information aux usagers de l'existence de ce type de services.

La participation à la création d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) permettrait à la CIREST d'entrer au capital à hauteur de 20% (part maximum) sur le model d'Auto Cité à Besançon ou Cité Lib sur la région grenobloise

OU

La création d'une SEM ou d'un EPIC est possible (exemple d'OTOLIS à Poitiers porté par la régie des transports ou Autolib' à Lyon porté par le délégataire en charge de la gestion des parkings publics).

L'implantation de stations d'auto-partage doit, dans un souci d'encouragement au report modal, se faire en priorité **au plus près des populations, sur les pôles d'échanges (P+R, gares routières) et dans les parcs de proximité** identifiés sur le territoire de la CIREST.

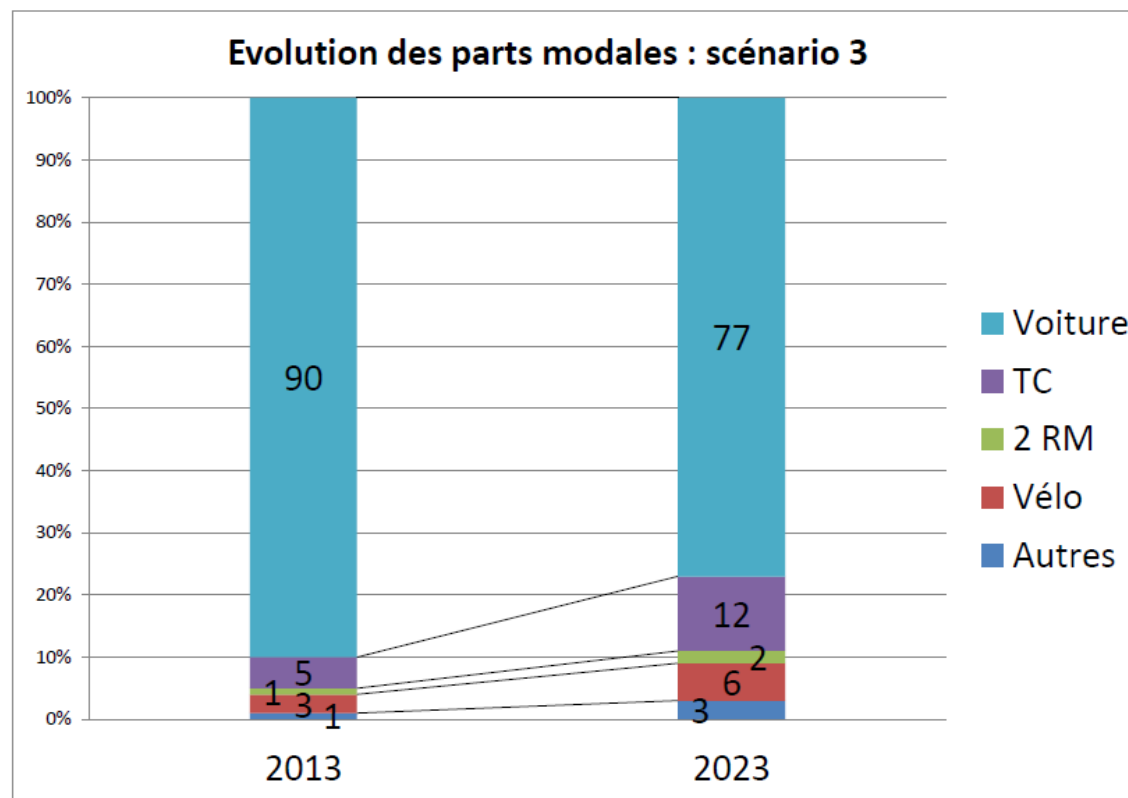


12) Des actions transversales à initier, soutenir, accompagner 2/2

- ☐ l'incitation à la réalisation de **Plan de Déplacements d'Entreprises**
(subventions, moyens humains dédiés)
- ☐ la mise en place d'«avantages » visant à favoriser le **covoiturage**
(places de stationnement réservées, coût réduit, etc...)
- ☐ des actions en faveur de la dépose des enfants aux établissements scolaires de type **Pédibus**, et la désynchronisation des horaires.
- ☐ la mise en œuvre d'**actions de communication** visant principalement à :
 - sensibiliser le public aux problèmes environnementaux induits par l'usage de la voiture,
 - promouvoir la nouvelle offre de transports collectifs urbains (TCSP), les parc-relais et l'ensemble des actions du P.D.U
- ☐ le renforcement de la **sécurité routière** (ingénierie de la route, observatoire, sensibilisation)

Evolution des parts modales : scénario 3

■ Scénario 3 : Vers une nouvelle culture de la mobilité CINOR / CIREST



Le scénario 3 se veut être l'illustration d'un schéma de transport multimodal ambitieux conçu à l'échelle CIREST/CINOR.

Dans cette perspective correspondant à un unique PDU sur les territoires de la CIREST et de la CINOR, une réduction significative de la part modale de la voiture, au profit essentiellement des transports collectifs, est envisageable.