

Le marché de transport collectif arrive à échéance en février 2025 et dans le cadre du renouvellement de ce dernier, nous avons revu complètement le plan de transport. Les données récoltées dans le cadre du marché en cours (badgeage, géolocalisation des lignes) nous ont permis d'optimiser les circuits en intégrant également à notre analyse l'évolution de la zone d'habitation des salariés. De nouvelles dessertes seront intégrées à ce nouveau plan de transport avec une souplesse de pouvoir ajuster, le cas échéant, les lignes et circuits empruntés.

Ci-après un descriptif des points abordés sur certaines planches de la présentation pour la commission transport extraordinaire du 15 février 2024.

Planche 8

Cette planche présente le futur plan de transport synthétisé sur une carte où sont implantés les points d'habitation des salariés dont l'employeur contribue financièrement au plan de transport (CEA, IRSN, TA). Les adresses sont issues de la base RH de chacune des entreprises (4209 adresses identifiées). Les tracés et points roses matérialisent les circuits et destinations du marché actuel. Les tracés et points bleus correspondent aux extensions et créations de nouvelles lignes proposées dans le futur marché pour une meilleure couverture des zones d'habitation.

Ces nouvelles dessertes (à tester en réel) permettront de toucher 300 nouveaux salariés avec 3 nouvelles lignes :

- **Sisteron** : lignes passant par l'A51 avec une tête de ligne à Sisteron, un arrêt au parking co-voiturage du péage de Peyruis et arrivée gare routière de Cadarache, Le potentiel de cette ligne reste toutefois à valider par un essai en réel.
- **Saint Maximin** : via Ginasservis car plusieurs tests démontrent que la circulation par la RD11 est définitivement dangereuse (voir vidéos planche 37), il en est de même entre Rians et Jouques, d'où le passage par Ginasservis et Vinon sur Verdon. Un test est programmé pour envisager une liaison, partant de Saint Maximin et utilisant l'autoroute via Aix pour rejoindre la gare routière, cela nous permettrait de récupérer des passagers sur un parc relais d'Aix.
- **Rognac** : tête de ligne à Rognac, un arrêt à la Fare les oliviers et arrivée gare routière de Cadarache.

Les 13 nouvelles dessertes seront : Valensole, Mallemort, Mérindol, Saint Maximin, Pelissane, Meyreuil, Simiane, Gardanne, La roque d'anthéron, Rognac, La fare les oliviers, Sisteron, Peyruis).

Le nombre de lignes reste identique par rapport au marché actuel et les actions en cours prévues dans le PDMEC (Plan de De Mobilité Employeur Commun) du bassin d'emploi de Cadarache intégreront de nouvelles dessertes par les lignes publiques de la métropole d'Aix-Marseille (destination Aix et Pertuis).

Planche 9 et 10

La mise à jour des lignes a été effectuée dans une logique d'optimisation du plan de transport, afin de mettre en place des circuits sécurisés, fluides et cohérents avec les contraintes de circulation actuelles et les zones d'habitation à couvrir.

Ainsi, 38 arrêts du plan de transport actuel ont été reportés sur des arrêts de proximité.

Le tableau de la planche 9 détaille, pour chacun de ces arrêts actuels, la raison de ce report et l'arrêt de proximité avec distance de report.

La planche 10 détaille les explications de ces reports et l'impact pour les passagers concernés (actuels et à venir).

Planche 12 et 13

Chaque nouveau trajet est détaillé sur une fiche et les planches 12 et 13 permettent de faciliter la lecture de ces dernières, cet exemple des planches 12 et 13 correspond à la nouvelle ligne 2 qui couvrira les arrêts actuels des lignes 8 et 11.

Les données de comptage en place (badgeage et comptage manuel) nous permettent de disposer, pour chaque arrêt, du nombre de passager ayant utilisé le service de transport collectif.

Le graphique (planche 12) permet de visualiser la fréquentation et peut se lire de la façon suivante :

- **La fréquentation moyenne** correspond à la moyenne de passagers par arrêts sur la ligne concernée,
- **La fréquentation Max** correspond au nombre de passager maximum que nous avons eu sur la ligne concernée.
- **La fréquentation hyperpointe** est la situation la plus défavorable et qui prends en compte, **pour chaque arrêt**, la fréquentation maximum que nous avons rencontrée au moins une fois.

Le trait horizontal rouge matérialise le nombre de places assises dans le car, le volume en pointillé jaune matérialise le nombre potentiel de place restante dans le car. Concernant les nouvelles dessertes, les données de fréquentation ont été modélisées en fonction de la part modale qu'offrirait chaque nouvel arrêt par rapport à la zone d'habitation.

La part modale correspond aux salariés habitants à moins de 10 min à pieds d'un arrêt ou moins de 5 minutes en voiture.