



Etude de trafic et de rentabilité financière du projet de téléporté Allevard – le Collet d'Allevard

Présentation des résultats de l'étude

Déroulement de la présentation

Evaluation du potentiel de trafic

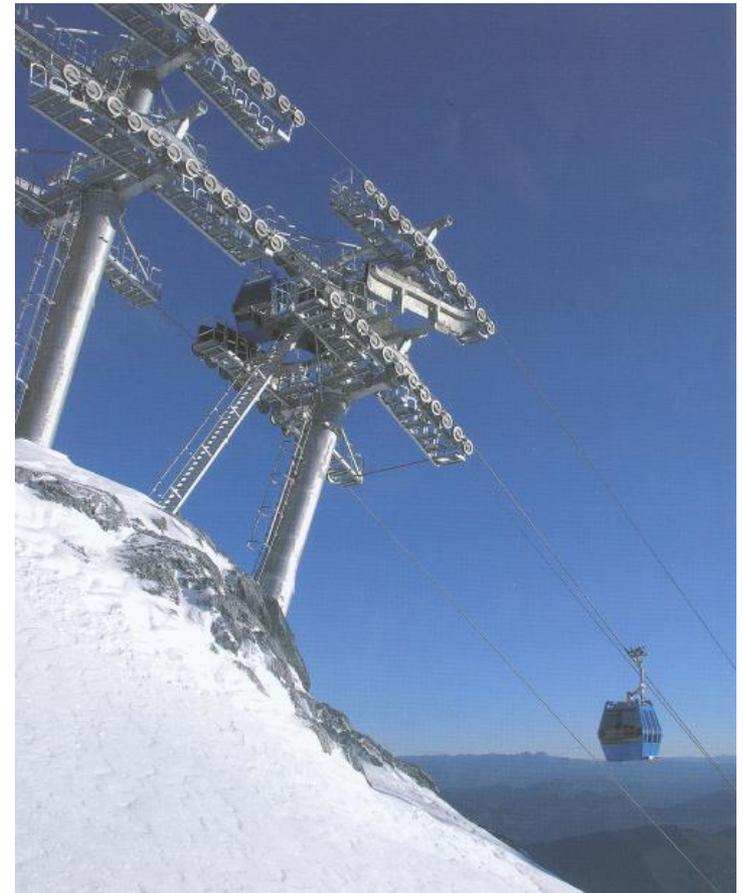
- Comptages et enquêtes
- Estimation de l'affluence annuelle
- Volontés de report
- Définition de scénarios de trafic

Rentabilité financière

- Hypothèses
- Panorama des scénarios possibles
- Choix d'un scénario : focus sur l'acteur public

Réflexions complémentaires

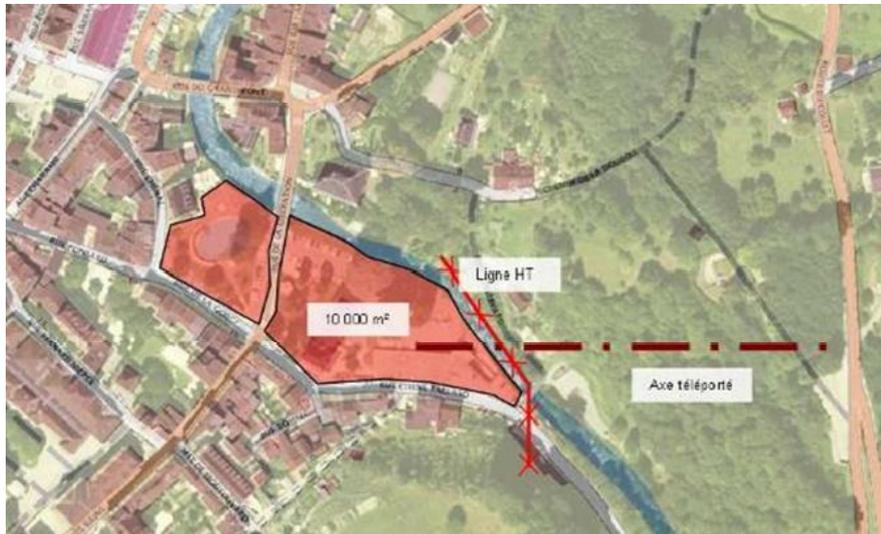
- Enquête « résidents »
- Entretiens auprès des acteurs économiques
- Retour d'expérience



Contexte et enjeux

Nouvelle liaison par télécabine

- Départ d'Allevard à la Maison des Forges
- Environ 380 places de stationnement prévues sur le site de départ
- Linéaire : 2190m
- Temps de parcours : 8 min 15



Déroulement de la présentation

Evaluation du potentiel de trafic

- Comptages et enquêtes
- Estimation de l'affluence annuelle
- Volontés de report
- Définition de scénarios de trafic

Rentabilité financière

- Hypothèses
- Panorama des scénarios possibles
- Choix d'un scénario : focus sur l'acteur public

Réflexions complémentaires

- Enquête « résidents »
- Entretiens auprès des acteurs économiques
- Retour d'expérience

Comptages et enquêtes

Au lancement de l'étude, peu d'éléments permettaient d'estimer les affluences et les trafics actuels vers le Collet d'Allevard.

Deux campagnes d'enquête et de comptage ont été menées :

○ Vacances d'été

- Comptages automatiques sur la RD109 du 7 août 2012 au 13 août
- Enquête par interview le mardi 7 août

○ Vacances d'hiver

- Comptages automatiques sur la RD109 du 2 mars 2013 au 8 mars 2013
- Enquête par interview le samedi 2 mars

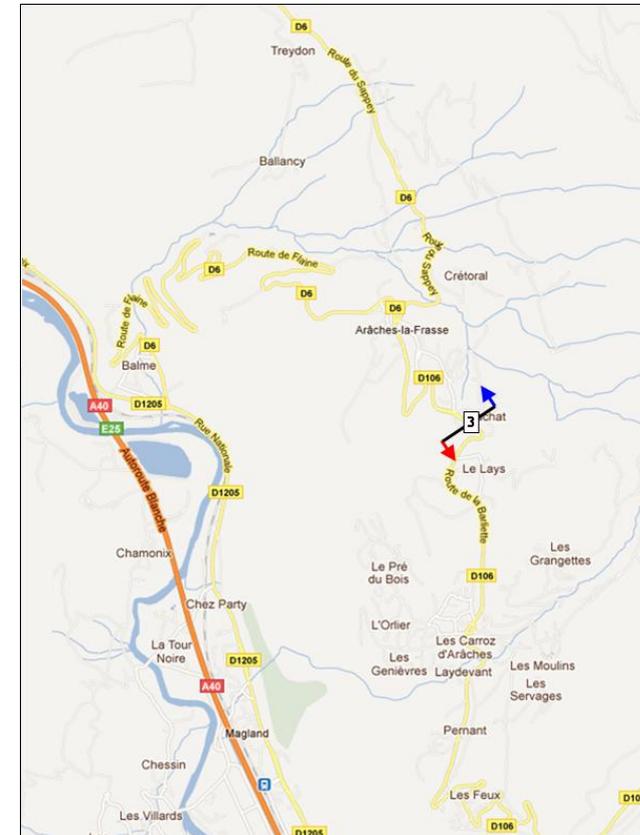
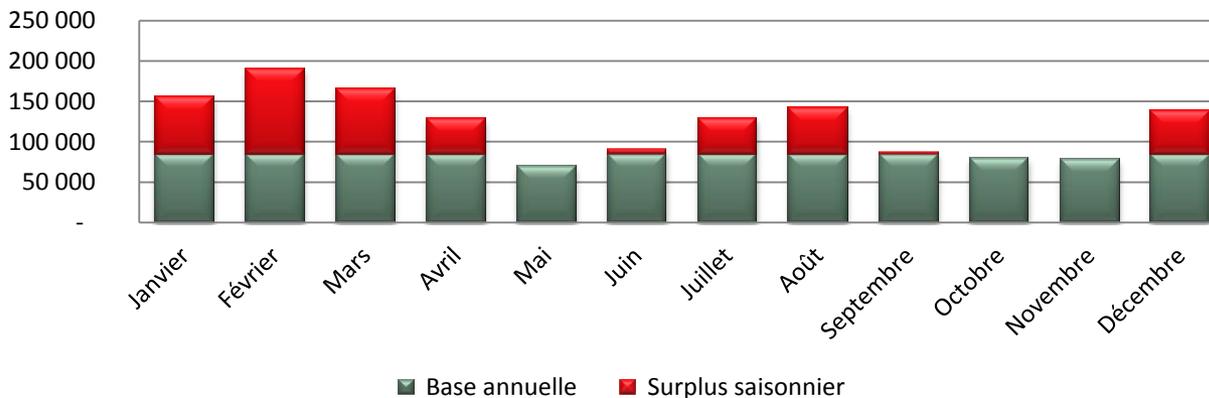
Des hypothèses ont également été tirées d'autres études similaires, réalisées par SYSTRA.

Estimation de l'affluence totale

Seules deux semaines de l'année ont donné lieu à des comptages.

On utilise les variations saisonnières observées aux Carroz d'Araches (74).

Trafic mensuel, deux sens confondus (VP)

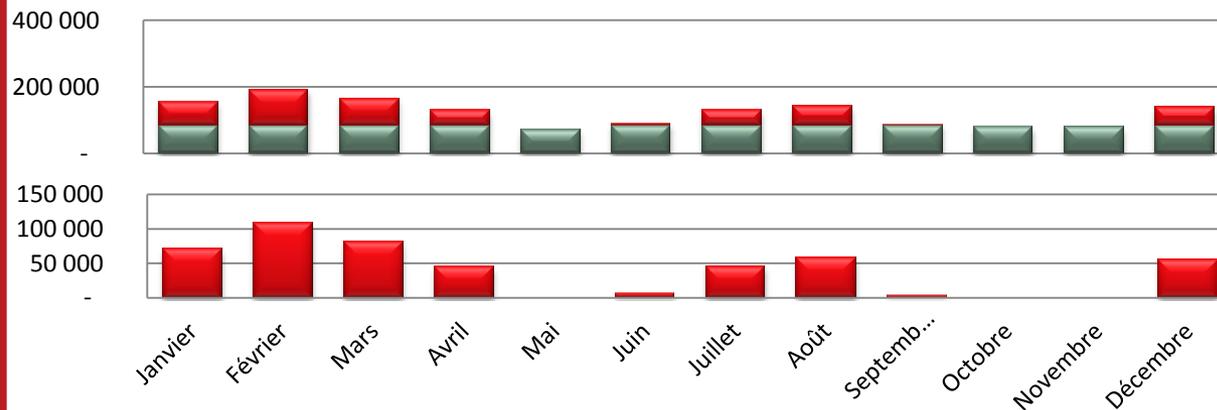


Les déplacements observés vers le Collet étant essentiellement dédiés aux loisirs, on élimine la base annuelle pour ne conserver que les affluences saisonnières.

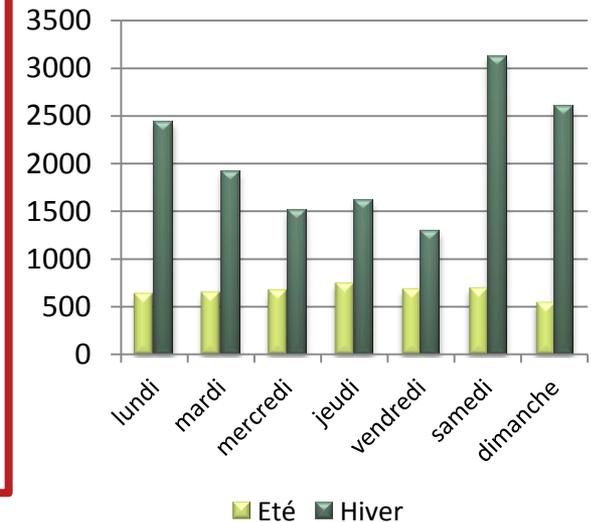
Estimation de l'affluence totale

Trafic mensuel : Arâches – les Carroz

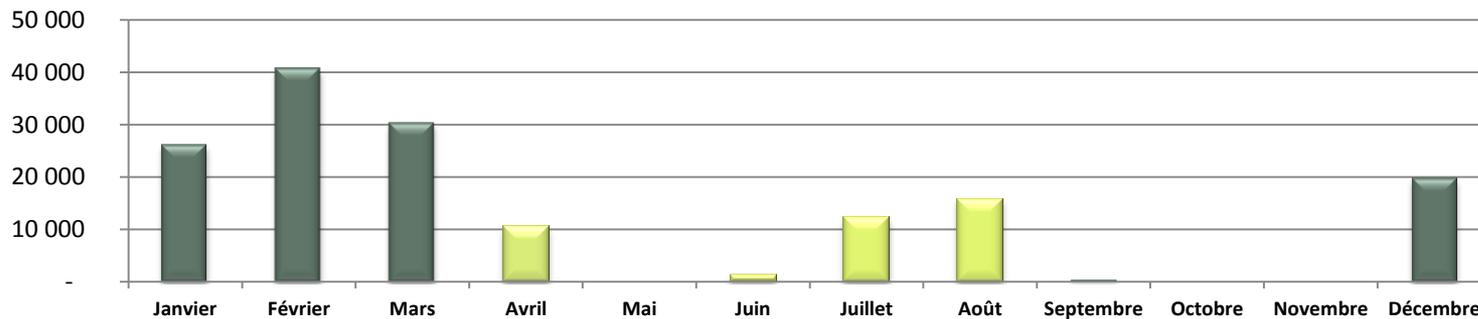
■ Base annuelle ■ Surplus saisonnier



Trafic recensé sur la RD 109 lors des comptages

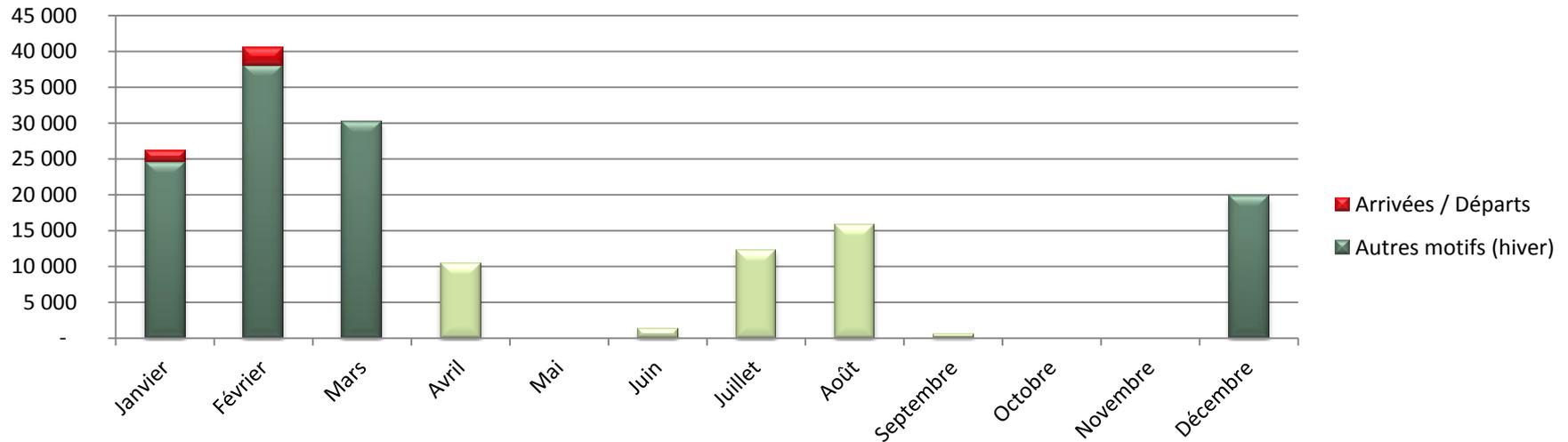


Trafic reconstitué sur la RD 109



Estimation de l'affluence totale

Trafics annuels estimés sur la RD 109 (VP)



- Ces volumes serviront de base aux scénarios de fréquentation du téléporté.
- On distingue :
 - *Eté*
 - *Arrivées/départs en hiver*
 - *Autres motifs en hiver*
- La part de trafic allant au Super Collet a été déduite.

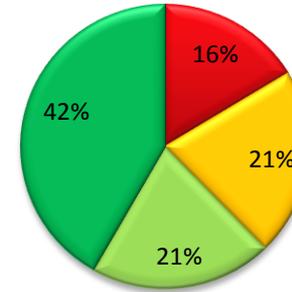
Volontés de report

Intérêt pour un report modal vers le téléporté

Q12. Envisageriez-vous d'utiliser ce mode de transport plutôt que la voiture pour ce déplacement?

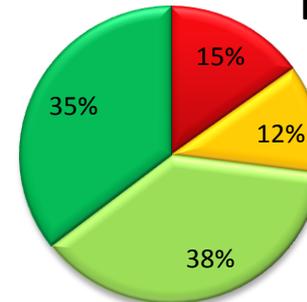
1. oui, sûrement
2. oui, peut être
3. non, je ne pense pas
4. non, sûrement pas

- Un intérêt massif pour la télécabine.
- D'autant plus fort l'hiver, avec des conditions météorologiques qui impactent la route.
- Précaution : parmi ces réponses, une part d'intérêt pour le projet, mais pas forcément pour un report modal.



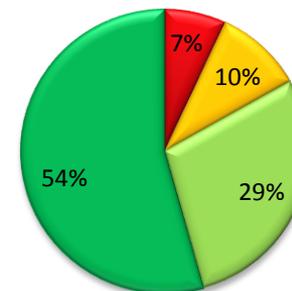
Eté

- non, sûrement pas
- non, je ne pense pas
- oui, je pense
- oui, sûrement



Hiver : Arrivées / Départ

- non, sûrement pas
- non, je ne pense pas
- oui, je pense
- oui, sûrement



Hiver : Autres

- non, sûrement pas
- non, je ne pense pas
- oui, je pense
- oui, sûrement

Scénarios de trafic

Sur la base de ces résultats, on définit 3 scénarios de report :

- scénario « prudent » :
 - report de 75% des « oui, sûrement »
 - report de 10% des « oui, peut-être »
- scénario central :
 - report de 90% des « oui, sûrement »
 - report de 30% des « oui, peut-être »
- scénario « confiant »
 - report de 90% des « oui, sûrement »
 - report de 50% des « oui, peut-être »

On considère également :

- Une induction de trafic de 15%
- Une croissance des trafics de 1% par an pendant 20 ans

Scénarios de trafic

En appliquant aux volumes de trafic reportés les taux de covoiturage mesurés, on obtient un potentiel* de fréquentation de la télécabine (*uniquement vers le Collet, on suppose que ceux qui vont au Super Collet ne se reporteront pas*) :

	Report modal	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Octobre	Nov.	Déc.	Total année
Scénario Central	Total (véhicules)	14 700	22 900	17 300	6 000		600	5 700	7 300	300			11 300	86 200
	Dim. Parking**	240	410	280	100		10	90	120	0			180	
	Total (passagers)	41 000	63 600	47 800	16 500		1600	14 600	18 800	600			31 300	235 900
	Moy. Jour. - Passagers	1 300	2 300	1 500	600		100	500	600	0			1 000	600
Scénario Prudent	Total (passagers)	11 100	17 300	13 100	4 500		500	4 400	5 600	200			8 600	65 400
	Scénario Bas	180	310	210	80		10	70	90	0			140	
	Total (passagers)	30 900	48 000	36 200	12 500		1200	11 300	14 500	500			23 700	178 800
	Moy. Jour. - Passagers	1 000	1 700	1 200	400		0	400	500	0			800	500

○ *En ne comptant que les reports, pas l'induction et sur la base des trafics totaux :

- 365 j
- 24h

○ Une première indication sur le dimensionnement des parkings, sur la base des enquêtes

Déroulement de la présentation

Evaluation du potentiel de trafic

- Comptages et enquêtes
- Estimation de l'affluence annuelle
- Volontés de report
- Définition de scénarios de trafic

Rentabilité financière

- Hypothèses
- Panorama des scénarios possibles
- Choix d'un scénario : focus sur l'acteur public

Réflexions complémentaires

- Enquête « résidents »
- Entretiens auprès des acteurs économiques
- Retour d'expérience

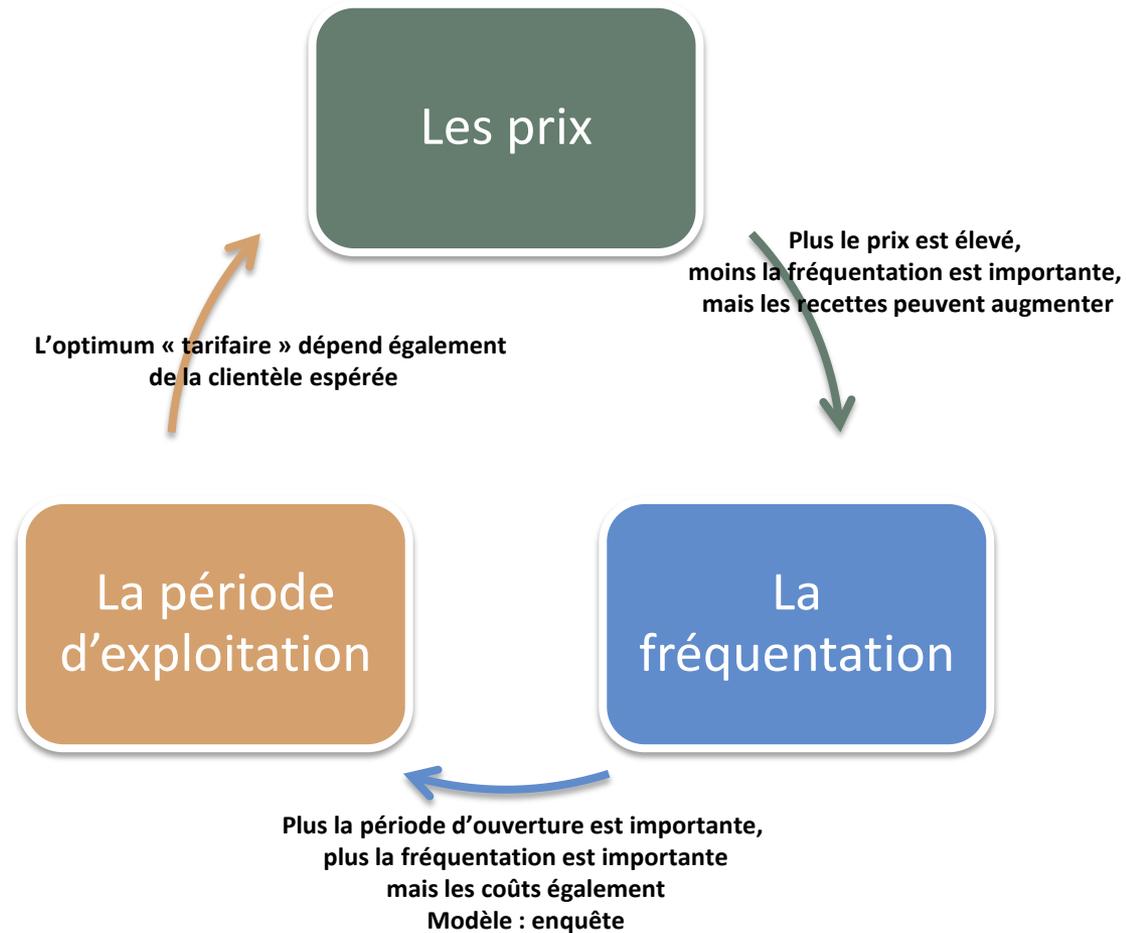
Rentabilité financière : Principe

Optimisation du triptyque :

● Coûts

● Fréquentation

● Tarif



Rentabilité financière : hypothèses

La rentabilité financière du projet est évaluée **sur 20 ans** en envisageant plusieurs scénarios et options.

Tarifification

« En considérant un prix du ticket de l'ordre de 3€ ou 4€, envisageriez-vous d'utiliser ce mode de transport plutôt que la voiture pour ce déplacement ? »

- Billet unitaire (aller simple) testé à 3€, 4€ et 5€
- Pour les séjournants restant au moins 1 semaine, un abonnement « semaine »
 - Le prix de 4 allers-retours : 24€, 32€, 40€
 - En considérant 6 AR effectifs par abonné : 2€, 2.66€, 3.33€ par trajet

Investissement

- 12 millions d'euros
- Porté par un acteur public et/ou privé
- Sur fonds propres ou au moyen d'un emprunt
 - Pour le public : à 3,5%, sur 20 ans (période de grâce de 2 ans)
 - Pour le privé : à 5,5%, sur 15 ans (période de grâce de 2 ans)

Rentabilité financière : hypothèses d'ouverture

Exploitation

○ Ouverture annuelle

- Ouverture en pleine saison hivernale : décembre-janvier-février-mars
- Ouverture optionnelle en juillet-août

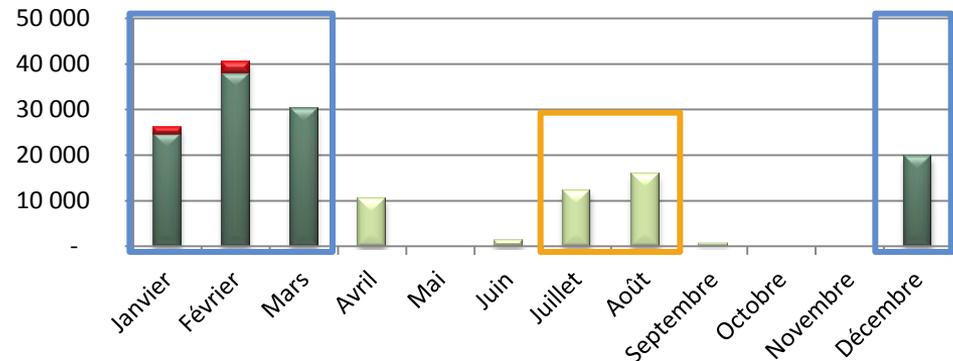
○ Amplitude horaire

- Ouverture 11h/jour, de 8h à 19h
- En hiver : 91% du trafic journalier (~ 2 100 passages sur 2 300 potentiels en février dans le scénario central)
- En été : 85% du trafic journalier (~ 510 passages sur 600 potentiels en août pour le scénario central)

○ Charges d'exploitation (CVD)

- 245 000 € / an, pour 6 mois de fonctionnement, 11h/jour
- 165 000 € / an, pour 4 mois de fonctionnement, 11h/jour

Trafics annuels estimés sur la RD 109



Hiver	Total hebdo
06H00-07H00	42
07H00-08H00	173
08H00-09H00	852
09H00-10H00	1217
10H00-11H00	1474
11H00-12H00	1322
12H00-13H00	964
13H00-14H00	1066
14H00-15H00	1046
15H00-16H00	942
16H00-17H00	1323
17H00-18H00	2290
18H00-19H00	747
19H00-20H00	332
20H00-21H00	150
Total 7 x 24h	14485

○ Besoins en stationnement

- 370 places pour le scénario central
- 280 places pour le scénario prudent

(report sans les 15% d'induction)

(+50% le samedi 2 mars)

Rentabilité financière : scénarios étudiés

On étudie un financement public du projet :

Financement	100% public
Investissement	Public à 100%
Exploitation	Publique (éventuellement par un acteur public différent)
Répartition des recettes	La collectivité perçoit l'intégralité des recettes. (si exploitation par un acteur séparé : 94% des bénéfices d'exploitation pour la collectivité et 6% pour l'exploitant)

Quelle part du financement peut provenir d'un emprunt, si l'on souhaite rembourser les annuités uniquement grâce aux recettes d'exploitation ?

Cette question est traitée en testant :

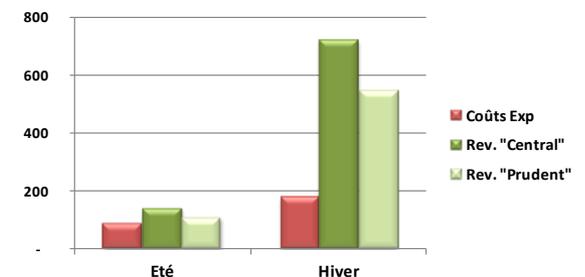
- Les 3 options tarifaires
- 2 scénarios de trafic
 - Prudent – exploitation en hiver
 - Central – exploitation en hiver
 - Ouverture en juillet/août non évaluée, pressentie à l'équilibre

L'exploitation de l'appareil en hiver dégage un EBE très positif, qui participe à la rentabilité du projet.

En revanche, l'exploitation estivale de la télécabine donne un résultat globalement à l'équilibre, sans impact sensible sur le bilan de rentabilité.

Les scénarios ne sont donc testés qu'en ouverture hivernale.

Coûts et revenus d'exploitation (K€)



(avec ticket à 4€)

Investissement 100% public

		Scénario de report	Sc. Prudent	Sc. Central
		Option d'exploitation	Exploitation hivernal	Exploitation hivernal
Choix de tarification	Billet unitaire : 3 € Abo. Hebdo : 24 €		% Emprunt auto finançable : 20% Coût nominal : 13.0M€ Coût actualisé (8%) : 12.5M€	% Emprunt auto finançable : 35% Coût nominal : 13.9M€ Coût actualisé (8%) : 12.0M€
	Billet unitaire : 4 € Abo. Hebdo : 32 €		% Emprunt auto finançable : 35% Coût nominal : 13.9M€ Coût actualisé (8%) : 12.0M€	% Emprunt auto finançable : 55% Coût nominal : 15.0M€ Coût actualisé (8%) : 11.4M€
	Billet unitaire : 5 € Abo. Hebdo : 40 €		% Emprunt auto finançable : 50% Coût nominal : 14.7M€ Coût actualisé (8%) : 11.5M€	% Emprunt auto finançable : 70% Coût nominal : 15.8M€ Coût actualisé (8%) : 10.9M€

- La collectivité peut se permettre un emprunt d'autant plus conséquent si le trafic est important et les tarifs sont élevés.
- Le coût nominal comprend l'investissement réalisé sur fonds propres et les remboursements de la dette (capital + intérêts).
- L'actualisation minore les dépenses étalées dans le temps.

Focus sur l'acteur public :

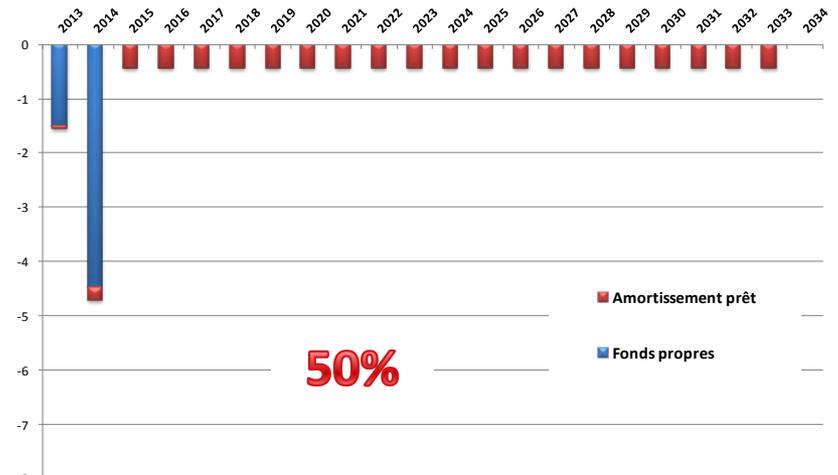
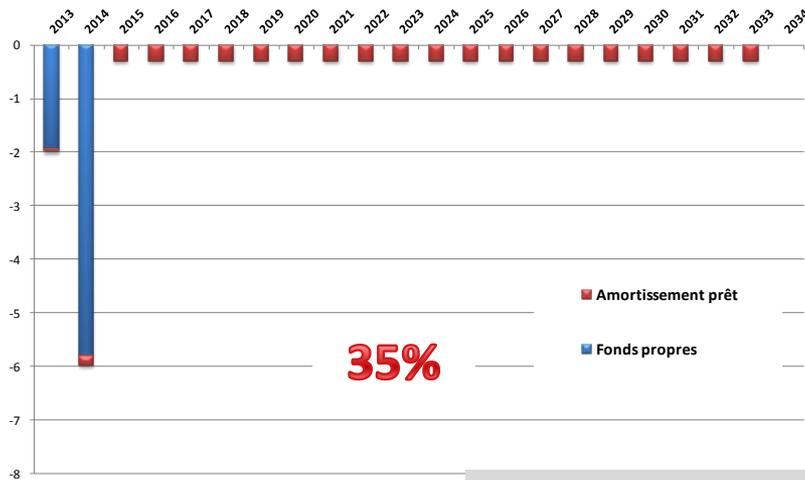
Dépenses annuelles

Scénario étudié :

- Tarification intermédiaire
- Scénario « prudent »
- Ouverture hivernale de l'appareil
- Investissement 100% public, 2 variantes :
 - Avec 25% d'emprunt (valeur ciblée précédemment)
 - Avec 50% d'emprunt

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 €	% emprunt : 35%
Abo. Hebdo : 32 €	Coût nominal : 13.9M€
	Coût actualisé (8%) : 12.0M€

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 €	% emprunt : 50%
Abo. Hebdo : 32 €	Coût nominal : 14.7M€
	Coût actualisé (8%) : 11.5M€



Montants des investissements : fonds propres et prêts à amortir pour la collectivité (M€)

Focus sur l'acteur public :

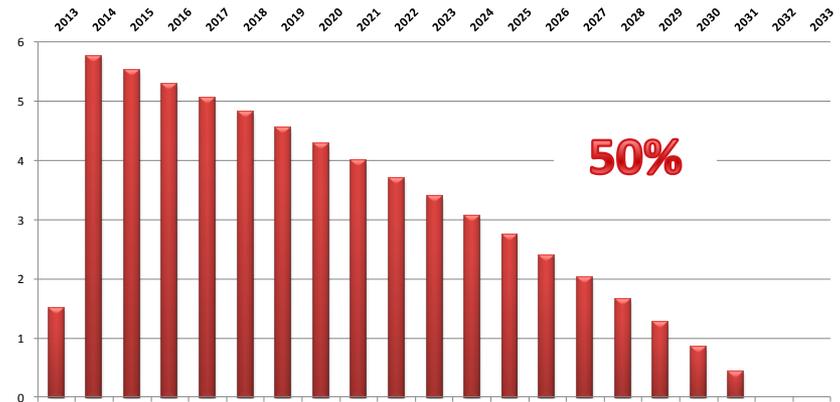
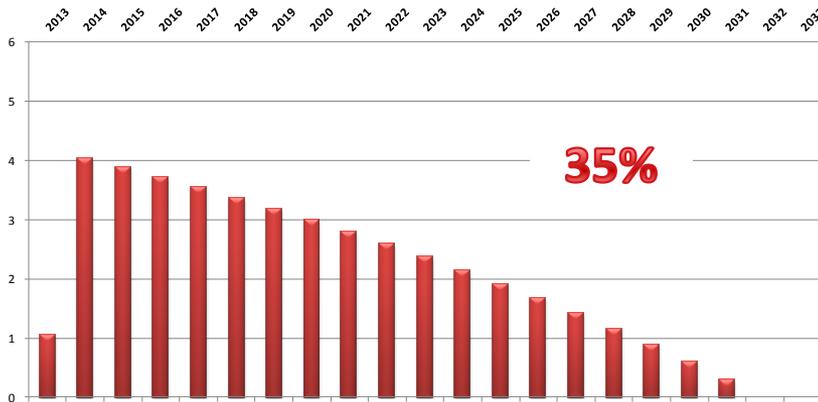
Evolution de la dette

Scénario étudié :

- Tarification intermédiaire
- Scénario « prudent »
- Ouverture hivernale de l'appareil
- Investissement 100% public, 2 variantes :
 - Avec 25% d'emprunt (valeur ciblée précédemment)
 - Avec 50% d'emprunt

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 €	% emprunt : 35%
Abo. Hebdo : 32 €	Coût nominal : 13.9M€
	Coût actualisé (8%) : 12.0M€

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 €	% emprunt : 50%
Abo. Hebdo : 32 €	Coût nominal : 14.7M€
	Coût actualisé (8%) : 11.5M€



Evolution de la dette publique(M€)

Focus sur l'acteur public :

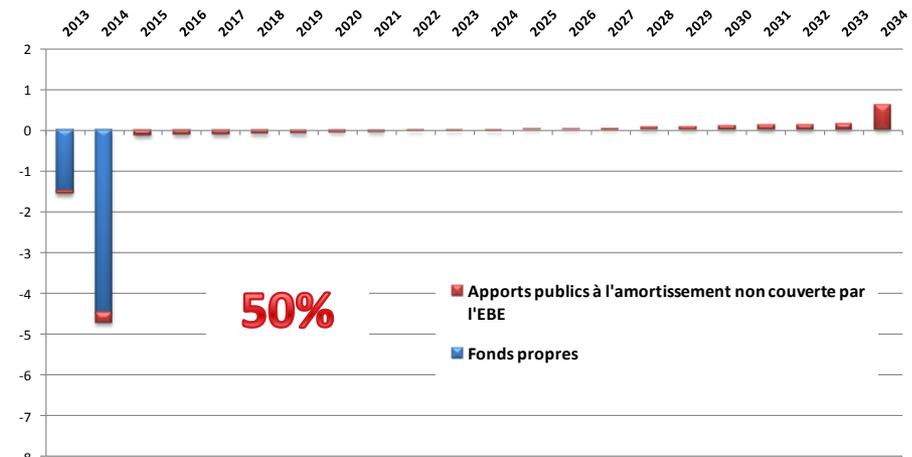
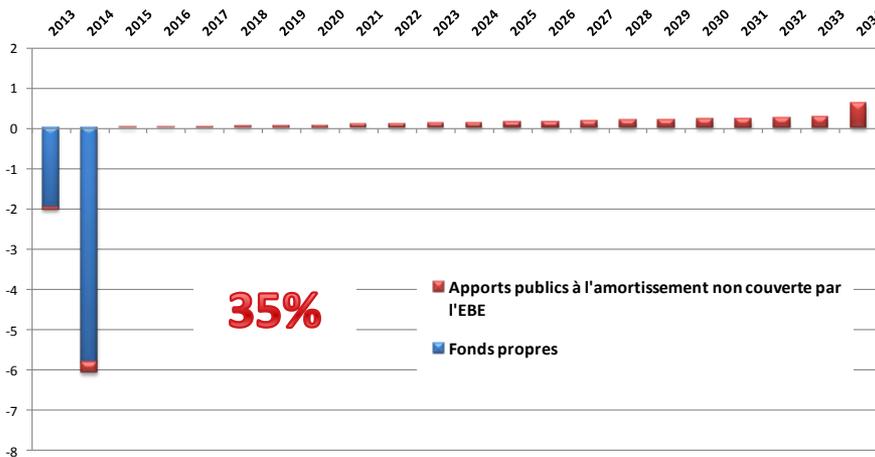
Flux de trésorerie

Scénario étudié :

- Tarification intermédiaire
- Scénario « prudent »
- Ouverture hivernale de l'appareil
- Investissement 100% public, 2 variantes :
 - Avec 25% d'emprunt (valeur ciblée précédemment)
 - Avec 50% d'emprunt

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 €	% emprunt : 35%
Abo. Hebdo : 32 €	Coût nominal : 13.9M€
	Coût actualisé (8%) : 12.0M€

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 €	% emprunt : 50%
Abo. Hebdo : 32 €	Coût nominal : 14.7M€
	Coût actualisé (8%) : 11.5M€



Flux de trésorerie pour la collectivité (M€)

Focus sur l'acteur public :

Bilan annuel*

Scénario étudié :

- Tarification intermédiaire
- Scénario « prudent »
- Ouverture hivernale de l'appareil
- Investissement 100% public, 2 variantes :
 - Avec 25% d'emprunt (valeur ciblée précédemment)
 - Avec 50% d'emprunt

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 € Abo. Hebdo : 32 €	% emprunt : 35% Coût nominal : 13.9M€ Coût actualisé (8%) : 12.0M€

Scénario de report	Sc. Prudent
Option d'exploitation	Exploitation hivernal
Billet unitaire : 4 € Abo. Hebdo : 32 €	% emprunt : 50% Coût nominal : 14.7M€ Coût actualisé (8%) : 11.5M€

*à l'année de mise en service

	<u>Part d'emprunt</u>	
	35%	50%
Amortissement de l'investissement (sur 20 ans)	(0.39)	(0.30)
Remboursement de l'emprunt	(0.31)	(0.45)
Charges d'exploitation	(0.18)	(0.18)
Recettes hors TVA	0.51	0.51
<i>Si rémunération de l'exploitant</i>	(0.02)	(0.02)
Bilan annuel	(0.37)	(0.42)
<i>Si rémunération de l'exploitant</i>	<i>(0.39)</i>	<i>(0.44)</i>

Rentabilité financière : conclusions

La télécabine est bien dimensionnée au regard du trafic entre Allevard et le Collet d'Allevard, et devrait voir une forte proportion des usagers de la route se reporter.

- L'OD est adaptée à l'essentiel du trafic : 70% à destination du Collet
- Le télécabine offre un important gain en temps de parcours
- Les conditions de circulation routière sont parfois dissuasives en hiver
- Les vacanciers et visiteurs « loisirs » sont plus motivés par les nouveaux modes de transport

Cette affluence envisagée, alliée à des coûts faibles, permettrait une exploitation :

- En été : qui atteint le petit équilibre
- En hiver : qui dégage un important EBE, permettant de rentabiliser le projet

La rentabilité de l'exploitation de l'appareil permet d'envisager plusieurs montages financiers :

- En cas d'investissement 100% public, la collectivité peut se permettre d'emprunter une partie du montant, en laissant les recettes d'exploitation rembourser la dette
- Une participation privée est possible, mais seuls les scénarios volontaristes permettent un investissement significative de la part d'un acteur privé.

Déroulement de la présentation

Evaluation du potentiel de trafic

- Comptages et enquêtes
- Estimation de l'affluence annuelle
- Volontés de report
- Définition de scénarios de trafic

Rentabilité financière

- Hypothèses
- Panorama des scénarios possibles
- Choix d'un scénario : focus sur l'acteur public

Réflexions complémentaires

- Enquête « résidents »
- Entretiens auprès des acteurs économiques
- Retour d'expérience

Enquête résidents

Enquête auprès des résidents du canton :

- 4000 questionnaires transmis via l'Allevardin
- Environ 800 retours par enveloppe T

Degré d'information des résidents

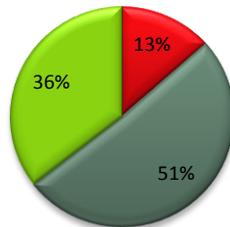
Q11. Etes vous au courant du projet de liaison de type téléporté entre Allevard et le Collet?

- oui j'ai eu des informations concernant ce projet
- oui, j'en ai vaguement entendu parler
- non

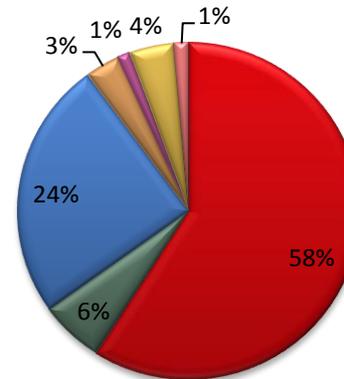
■ Non, pas du tout

■ Oui, j'en ai vaguement entendu parler

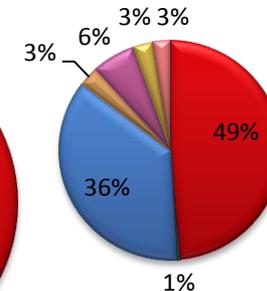
■ Oui, j'ai eu des informations concernant ce projet



Lieu de séjour des enquêtés



Commune d'origine des habitants du canton

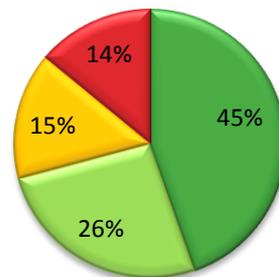


- Allevard
- Le Collet d'Allevard
- Saint-Pierre d'Allevard
- La Ferrière
- La Chapelle du Bard
- Le Moutaret
- Pinsot

Intérêt pour un report modal vers le téléporté

Q12. Envisageriez-vous d'utiliser ce mode de transport plutôt que le mode actuel pour ce déplacement?

- oui, sûrement
- oui, peut être
- non, je ne pense pas
- non, sûrement pas



■ Oui, sûrement

■ Oui, peut-être

■ Non, je ne pense pas

■ Non, sûrement pas

Des sujets d'interrogation :

- Rentabilité du projet ?
- Tarifcation adaptée ?
- D'autres priorités ?
- Services complémentaires (stationnement) ?
- Insertion environnementale ?

Entretiens téléphoniques auprès d'acteurs économiques locaux

- Ensemble des acteurs extrêmement favorable

- Projet vital pour le maintien et le développement de l'activité économique d'Allevard
 - Hausse de la fréquentation
 - Réduction des « creux » saisonniers

- Inquiétudes autour du stationnement à Allevard
 - Offre adaptée à l'affluence ?
 - Saturation aujourd'hui
 - Ne faut-il pas excentrer la gare, avec relais par navettes depuis le centre ?

- Intégrer l'appareil dans un projet de développement global
 - Aménagement en aval : parkings, navettes
 - Adaptation en amont : accès au domaine skiable
 - Commercialisation : définition de produits mixtes (prestation en station + thermes/casino + commerces + **télécabine**)
 - Communication autour du projet et des activités
 - L'hiver : ski en journée, Allevard en soirée
 - L'été : développement de l'offre en activités

Retour d'expérience : Olympe

	OLYMPE	ALLEVARD (HIVER)	ALLEVARD (HIVER + ÉTÉ)
INVESTISSEMENT	14 M€	12 M€	12M€
COÛT ANNUEL	1,3 M€	0,17 M€ (+ 0,73 M€ D'AMORTISSEMENT)	0,25 M€ (+ 0,73 M€ D'AMORTISSEMENT)
FRÉQUENTATION ANNUELLE	200 000	130 000 (PRUDENT) 170 000 (CENTRAL)	150 000 (PRUDENT) 200 000 (CENTRAL)
PÉRIODE D'OUVERTURE	DÉCEMBRE À AVRIL	DECEMBRE À MARS	DECEMBRE À MARS JUILLET - AOUT
HORAIRE D'OUVERTURE	9H	11H	11H
TARIFS	8,60€ L'AR	3, 4, OU 5€ L'ALLER	3, 4, OU 5€ L'ALLER

- Créée à l'occasion des JO d'Albertville 92
- Financement
 - 9M€ Brides les Bains
 - 3M€ Méribel
 - 2M€ Méribel Alpina
- Brides perçoit 5% des recettes d'exploitation
- Faible fréquentation les premières saisons (100 000 passages en 92/93)
- Développement de l'offre économique de Brides en parallèle de l'ouverture
 - Rénovation et ouverture d'établissements
 - Ouverture également en hiver, en plus de la saison thermale
 - Organisation de services de navettes pour alimenter la télécabine
- Hausse progressive jusqu'en 2000 pour atteindre le niveau actuel
- Difficultés financières pour Brides, au lancement. Exploitation bénéficiaire depuis 2000.

Conclusions de l'étude

Le projet de télécabine propose une nouvelle offre de transport adaptée au contexte :

- **Mode approprié au terrain et aux contraintes**
- **Dimensionnement en cohérence avec le trafic attendu**

Le succès du projet auprès des usagers actuels de la route et les coûts modérés de fonctionnement permettent d'envisager une exploitation rentable de l'appareil, et de choisir parmi plusieurs options d'investissement.

Le projet obtient également l'adhésion auprès des riverains du canton et des acteurs économiques du secteur.

Aux résultats de cette étude s'ajoutent :

- **L'impact de la télécabine sur l'économie locale (commerce, emploi)**
- **Les effets socio-économiques du projet**
 - **Gain de temps pour les usagers**
 - **Réduction des émissions nocives (pollution, gaz à effet de serre, bruit...)**