

Etude sur le projet du Syndicat Funiflaine
réalisée par
l'Association Flainoise & Les Amoureux des Carroz

Commentaires & Bilan
de la
Concertation sur le projet Funiflaine
24 janvier - 8 mars 2019

Notre bilan peut-être consulté ici <http://www.associationflainoise.fr/> [Bilan de la concertation du Funiflaine par les associations].

Cet article contient un lien vers l'adresse du dossier ci-dessous, et quelques informations complémentaires.

Tous les documents sont dans le dossier ici :

<http://associationflainoise.fr/Documents/2019/2019-Funiflaine-BilanDeConcertation/>

La version numérique permet de zoomer sur les plans qui ont une meilleure résolution. Elle sera mise à jour.

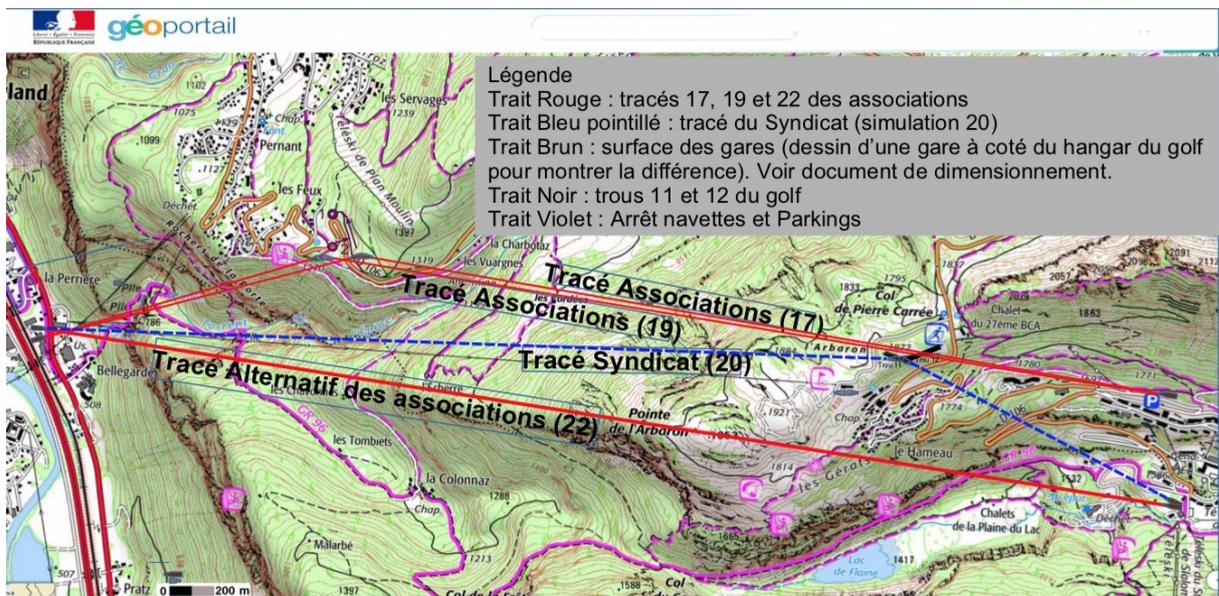
Association Flainoise
immeuble POLLUX appt 407, Flaine Forêt
F-74300 ARACHES LA FRASSE
<http://associationflainoise.fr/>
info@associationflainoise.fr

Association « Les Amoureux des Carroz »
2 route des Clis, Le Serveray, Les Carroz
F-74300 ARACHES LA FRASSE
FaceBook : Les Amoureux des Carroz
amoureuxdescarroz@gmx.fr

La concertation sur le projet Funiflaine a été à sens unique.

Nous avons décidé de réaliser notre propre bilan du projet, à partir d'une véritable concertation que nous avons menée avec les habitants, et sans crainte de justifier nos conclusions.

Notre démarche est présentée ci-après dans un document en trois parties accompagné de ses annexes.



Version 1 : 1^{er} septembre 2019

Version 2 : 7 octobre 2019

Version 3 : 25 novembre 2019

SOMMAIRE GENERAL

BILAN DE LA CONCERTATION DES ASSOCIATIONS 52 pages

RAPPORT

Avant Propos – 4 p.

Partie 1 – Analyse - Quel Funiflaine – 16 p.

[1.1- On commence par notre conclusion](#)

[1.2- Attitude du Syndicat durant la concertation](#)

[1.3- Les travers du projet présenté](#)

[1.4- Le tracé du Syndicat ne sert pas la population. Il n'est ni un Transport Public, ni un Ascenseur Valléen.](#)

[1.5- Le tracé soutenu par les associations](#)

[1.6- Coût d'exploitation.](#)

[1.7- Autres tracés](#)

[1.8- Aspects Technologiques](#)

[1.9- Références d'échecs historiques](#)

Partie 2 – Tracés et photos– 20 pages

- Projet du Syndicat et notre proposition, vues en plan et profils.

Partie 3 – Bilan de la concertation : Comment se sont déroulés les échanges. 11 p.

[3.1- La phase de Concertation](#)

[3.1.a- Présentation générale du Syndicat à chaque réunion](#)

[3.1.b- Echanges sur le tracé Magland-Les Feux – Flaine P3.](#)

[3.1.c- Argumentation détaillée sur les avalanches sur le parking P3 et sur l'Arbaron.](#)

[3.1.d- Parkings à Magland](#)

[3.1.e- Gare du Funiflaine à Magland](#)

[3.2- Critique du « Bilan de la concertation » du Syndicat du 10 mai 2019.](#)

[3.3- Contre vérités du Syndicat lors des réunions de concertation.](#)

[3.4- Autres points](#)

Plan du contexte 1 page A3

ANNEXES

A1- Restitution des réunions de concertation :

transcription et commentaires, 87 pages très instructives !

A2 - Dimensionnement de l'aspect Remontées Mécaniques. 16 p.

Nos dimensionnements, les hypothèses de nos simulations.

A3 - Guide sur les Ascenseurs Valléens. Ministère de la Cohésion des Territoires. 2 p.

A4 - Syndicat Funiflaine : son bilan de concertation annoté par nos soins (plus commentaire dans la Partie 3). 38 p. [Site Internet uniquement.](#)

A5 - Enregistrements audio des réunions, dans des dossiers séparés, environ 7h d'enregistrement, pour bénéficier de l'intonation des propos ([site Internet](#)).

Avant-Propos : Le Funiflaine, OUI mais pour QUI ?

En premier lieu, ce projet trentenaire repose sur des objectifs que nous partageons, à savoir :

- réduire le trafic routier en apportant un service de Transport Public pour Flaine et le Grand Massif, pour un maximum de population
- apporter aux skieurs une issue pour Flaine en cas d'arrêt du TS des Grands Vans. Le mode choisi étant un Ascenseur Valléen.

Force est de constater que le projet du Syndicat ne répond nullement à ces objectifs puisque :

- C'est un Transport Public qui ne dessert aucun bassin de population, mais qui en revanche est conçu pour réaliser une promotion immobilière à Pierre Carrée (47000 m²). L'exploitation sera donc déficitaire.
- La gare de Flaine prévue au P1 est excentrée et nécessite une navette routière pour l'accès piéton au centre de la station
- Il supprime les possibilités touristiques de la seule zone de la station où on peut pratiquer le ski nordique et la marche en raquettes en hiver, avec un golf remarquable en été.
- Son seul intérêt est l'arrivée skis aux pieds pour les skieurs.

Un autre tracé est possible :

On nous conditionnait avec le fameux « *on ne peut pas faire* », et nous démontrons qu'il est possible de réaliser un projet qui réponde parfaitement aux objectifs affichés :

- **Avec une gare aux Carroz**, (*programme électoral du maire d'Arâches, et Haute-Savoie-Mag 2018*), le premier bassin de population avec 2000 habitants aux Carroz et 200 à Flaine, plus 15000 lits aux Carroz et 12000 à Flaine). Soit un réel potentiel pour le Funiflaine
- Trajet Domicile/Travail (Vallée/Les Carroz/Flaine). Une véritable arrivée skis aux pieds pour les stations des Carroz et de Flaine. Une exploitation avec de larges horaires ou un hors saison devient envisageable.
- **Avec une gare à Flaine** située au P3 assurant l'accès au coeur de Flaine sans besoin de navette routière
- **Un Domaine Skiable accessible depuis la vallée en 6,5 minutes pour les Carroz, et à 19 minute pour Flaine**
- **Pas de gare à Pierre Carrée** préservant la zone
- Un tracé plus court pour un prix comparable, avec le vrai service que doit rendre un Ascenseur Valléen.

Notre projet, est élaboré dans le cadre d'une concertation entre les habitants et les 400 adhérents de nos associations, avec une vision à moyen terme correspondant à nos modes de fonctionnement et à nos besoins, contrairement au projet proposé qui privilégie la rentabilité à court terme avec une promotion immobilière et du « tout ski alpin ».

Malgré notre étude, nos arguments et notre dossier bien plus avancé que celui présenté lors de la concertation, le Syndicat Funiflaine évite le dialogue.

La restitution de la concertation démontre qu'un véritable lavage de cerveau a été initié faisant fi des remarques consignées, et faisant ressortir une suite d'amalgames ou de contre-vérités.

Le nombre de personnes annoncées comme favorables n'est pas fondé dans ces conditions.

Ce projet défendu par la Région et certains élus est pour nous une aberration.

Dans l'éventualité où le Syndicat Funiflaine s'entêterait dans cette voie sans modifier son projet, nous nous y opposerons lors de l'enquête publique, car de ce dossier dépend notre qualité de vie, notre organisation et notre argent.

Nous sommes donc en première place pour savoir ce qui est bon pour nous et ce que nous voulons, ou pas, pour notre territoire.

Le projet du Syndicat est de l'argent public dépensé pour rien, une fois de plus.

**Pourquoi faire simple et éco-responsable quand
on peut faire cher, compliqué et tromper les habitants ?**

Un Transport Public doit servir la population.

Partie 1 : Analyse – Quel Funiflaine ?

Table des matières

1.1- On commence par la conclusion.....	2
1.1.a- Comparaison entre tracés, sur les différents aspects.....	2
1.1.b- Situation de Magland - opportunités.....	6
1.1.c- Le mot final.....	6
1.2- Attitude du Syndicat durant la concertation.....	6
1.2.a- Nos attentes.....	6
1.2.b- Attitude partisane du Syndicat.....	7
1.3- Les travers du projet présenté.....	7
1.4- Le tracé du Syndicat ne sert pas la population. Il n'est ni un Transport Public, ni un Ascenseur Valléen.....	9
1.4.a- Cadre Légal.....	9
1.4.b- Analyse de la clientèle du projet du Syndicat et des conséquences.....	9
1.4.c- Comparons un Funiflaine avec une gare aux Carroz (Les Feux) et le TC Prodains Express qui dessert Avoriaz (cité par Martial Saddier, avec 600 000 passages/an).....	10
1.4.d- Le Funiflaine du Syndicat n'est ni un Transport Public ni un Ascenseur Valléen.....	10
1.4.e- Rupture au sein de la commune d'Arâches et du Grand Massif.....	11
1.4.f- Conclusion sur le projet du Syndicat.....	11
1.5- Le tracé soutenu par les associations.....	11
1.5.a- Les objectifs.....	11
1.5.b- Analyse de la clientèle du projet que nous soutenons.....	12
1.5.c- Conclusion sur le tracé.....	13
1.6- Coût d'exploitation.....	13
1.7- Autres tracés.....	14
1.8- Aspects Technologiques.....	14
1.8.a- Gigantisme des installations 3S.....	14
1.8.b- Réflexion sur une technologie plus légère.....	15
1.8.c- Préservation du paysage.....	16
1.9- Références d'échecs historiques.....	16
1.9.a- Les abattoirs de la Vilette.....	16
1.9.b- Le Syndrome de Vaujany.....	16

On trouve des plans dans la partie 2 du rapport, et un plan général à la fin.

1 Analyse - Quel Funiflaine

Le déroulement de la concertation sur le Funiflaine est loin de l'attente, et le bilan diffusé par le Syndicat éponyme le 10 mai 2019 (Annexe A4) ne reflète pas la réalité des échanges.

Nous publions donc notre bilan, celui de nos deux associations ayant participé à cette concertation de façon active, bien différent de celui du Syndicat Funiflaine.

Le Syndicat s'engage dans une voie qui ne répond pas à l'intérêt des habitants et qui ne peut que conduire à une remise en cause ou à un échec, espérons-le avant la réalisation du projet.

Nous approuvons totalement les objectifs énoncés du projet Funiflaine

- accéder en Transport Public à Flaine et au Massif Partiel, réduisant l'usage de la route,
- dynamiser la clientèle de Flaine et de son Domaine Skiable,
- doubler la liaison Flaine-Massif Partiel, pour sécuriser le retour en cas d'arrêt des TS actuels,

Mais le projet présenté par le Syndicat n'y répond pas. Il ne correspond en rien aux besoins des habitants, ni même des socio-professionnels, et posera des problèmes financiers en exploitation.

Pour ceux qui vont tout de suite à l'essentiel, nous commençons par la conclusion, étayée par les chapitres suivants et les annexes.

1.1- On commence par la conclusion

1.1.a- Comparaison entre tracés, sur les différents aspects

Projet du Syndicat gare 1 : Magland, gare 2 : dite intermédiaire à Pierre Carrée, gare 3 : Flaine sur le parking P1 (excentrée). Plus Télécabine fantôme de Pierre Carrée aux Molliets (qui n'est pas un transport public, non prévu dans le projet ni dans le PADD ou le PLU)	Notre Projet gare 1 : Magland, gare 2 Les Carroz coté amont de la station, gare 3 : Flaine parking P3 : dans le Domaine Skiable et accès au centre par ascenseur.
---	---

1-Cohérence du projet

Projet du Syndicat : Ce projet justifie l'accès aux Carroz et au massif partiel depuis Pierre Carrée en faisant appel à un projet de Télécabine Molliets-Pierre Carrée - hors Funiflaine, hors PADD, non documenté, et nous en contestons l'intérêt, en raison de la rupture de charge. Le coût de cet autre projet devrait être incorporé au budget du Funiflaine, et la décision devrait concerner à la fois le Funiflaine et ce Télécabine.	Notre Projet : Pas d'appel à un projet extérieur. Il y a bien un ascenseur classique entre la gare de Flaine-P3 et Flaine Forêt, mais pour comparer il faudrait faire un décompte des ascenseurs ou escaliers mécaniques dans tous les cas. Ne nécessite pas non plus d'extension de Domaine Skiable.
--	---

2-Le Funiflaine est un transport valléen : il relie la vallée à la station par le plus court chemin et réduit le trafic routier. Il n'a pas pour objet principal de desservir un Domaine Skiable.

Projet du Syndicat en 2 branches -la <u>branche Magland-Pierre Carrée</u> conduit la clientèle de la vallée en un lieu inhabité, que le projet transforme en hub de ski avec extension de Domaine Skiable. Cette branche n'est pas valléenne. -la <u>branche Pierre Carrée-Flaine P1</u> part d'un lieu inhabité pour arriver dans le domaine skiable du Grand Massif à l'écart du centre de la station. Cette branche n'est pas non plus valléenne. Le projet est principalement orienté ski dans ses 2 gares d'altitude. Le Funiflaine du syndicat n'est pas un ascenseur valléen. De qui se moque-t-on.	Notre Projet en 2 branches Arâches a 2 stations : Les Carroz et Flaine. De ce fait un arrêt intermédiaire aux Carroz est une évidence. - <u>Branche Magland-les Carroz</u> , station d'altitude (bassin de 2000 habitants et 15000 lits), étendue, déjà dotée d'un service de navettes. La gare se situe coté amont des Carroz, dans le domaine skiable des Carroz et côtoyant une zone urbanisée. Cette branche est bien valléenne. - <u>Branche les Carroz-Flaine</u> : liaison entre 2 pôles de population. L'arrivée à Flaine est dans le domaine skiable, et donne accès au centre de la station par ascenseurs pour
--	--

<p>Les gares de Pierre Carrée et Parking P1 sont faites pour les skieurs, seuls clients à Pierre Carrée. Navettes piétons obligatoires aux 2 gares.</p> <p>Ce projet implique une forte augmentation des navettes, en parallèle avec le tronçon Funiflaine Pierre Carrée-Flaine P1. (desserte de Flaine par 2 gares excentrées).</p> <p>Un Funiflaine direct Magland-Flaine serait valléen.</p>	<p>environ 50 % des lits et la quasi totalité des habitants.</p> <p>Cette branche est bien valléenne.</p> <p>Le Funiflaine passant par les Carroz emprunte un chemin plus court que celui du syndicat!!!</p> <p>Le Funiflaine passant par les Carroz est valléen sur ses deux branches, avec sa gare intermédiaire. C'est un véritable ascenseur valléen.</p>
---	--

3-Le Funiflaine est un transport public.

Le Funiflaine en tant que transport public doit desservir un bassin de population, et le seul possible est la station des Carroz. La commune d'Arache manque cruellement d'un transport public reliant les 2 stations : Les Carroz-et Flaine. **Le Funiflaine doit assurer la liaison Les Carroz-Flaine.**

<p>Projet du Syndicat : Ne dessert pas de bassin de population.</p> <p>La vallée de l'Arve n'a d'apport que pour le ski-journée le week-end, et pour Flaine seulement (les skieurs sur le massif partiel, une majorité, monteront en voiture - voir plus bas).</p> <p>Bien peu d'habitants de la vallée travaillent à Flaine.</p>	<p>Notre Projet : Dessert la station des Carroz, 2000 habitants et 15 000 lits, assurant une clientèle tous les jours de la semaine été/hiver, et un transport Domicile-Travail avec la vallée et Flaine.</p> <p>Enfin il existera un Transport Public pratique entre Les Carroz et Flaine, qui aujourd'hui ne dépend que de la route et fait défaut dans la commune, y compris pour le tourisme des 2 stations.</p>
--	---

Liaison Les Carroz - Flaine

<p>Trois ruptures de charge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Navette du centre des Carroz aux Molliets, 5,4 km - Le TC fantôme jusqu'à Pierre Carrée, - Funiflaine jusqu'à Flaine P1, - Navette pour les piétons. <p>Avec un trajet aussi compliqué, et un TC qui n'existera peut-être pas, on se moque du monde.</p> <p>Le Funiflaine du Syndicat ne remplit pas son rôle d'un véritable transport public.</p>	<p>Une rupture de charge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Navette du centre des Carroz aux Feux, 2,6 km - Funiflaine des Carroz à Flaine (centre station) <p>La branche Magland-Les Carroz pourrait fonctionner hors saison.</p> <p>Le Funiflaine passant par les Carroz avec son large bassin de clientèle en saison est un Transport Public répondant aux besoins des habitants.</p> <p>La branche Carroz-Flaine relie les pôles de respectivement 15000 et 12000 lits, 2000 et 200 habitants, il y aura des clients.</p> <p>Cette artère est vitale aux Carroz en cas de faible enneigement, pour aller skier à Flaine.</p>
--	--

4-Accès depuis Magland au Massif partiel, le plus fréquenté (pour sa diversité et son coût réduit).

<p>Projet du Syndicat : une rupture de charge</p> <ul style="list-style-type: none"> - Funiflaine de Magland à Pierre Carrée, - TC fantôme de Pierre Carrée aux Molliets. <p>Le trajet de 25 à 30 min depuis Magland est trop long, les skieurs prendront leur voiture. La descente de Pierre Carrée aux Molliets peut se faire à ski via le TS du Lac, mais le nouveau TC est indispensable au retour.</p> <p>Le Funiflaine du syndicat n'attirera pas la clientèle du massif partiel</p>	<p>Notre Projet : direct - 0 rupture de charge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Funiflaine Magland- les Carroz, en 6 mn. <p>L'accès au Domaine Skiable en 6 min. sera l'image du Funiflaine et aussi attirera les skieurs à Flaine.</p> <p>Les skieurs sont répartis sur les deux Domaines Skiabiles. Ils peuvent prendre un chemin différent à l'aller et au retour.</p> <p>Cela ouvre un accès au Giffre en ski-journée. Accès direct aux deux Domaines Skiable depuis la vallée.</p> <p>Accès idéal des Carroz à Flaine en fin de saison de ski.</p>
--	--

5-Clientèle pour le Funiflaine

<p>Projet du Syndicat : Les bus à destination de Flaine seront interdits sur la D106. Prendront le Funiflaine :</p> <ul style="list-style-type: none">-les voyageurs en train ou bus vers Flaine .-les rares travailleurs de la vallée venant à Flaine.-les ski-journée vers Flaine. <p>La clientèle du Funiflaine du syndicat est faible, essentiellement le samedi. Les skieurs viendront surtout en week-end, et de façon limitée car Les Molliets ou Vernant sont très attractifs en voiture</p>	<p>Notre Projet : Les bus à destination des Carroz et de Flaine seront interdits sur la D 106. Prendront le Funiflaine :</p> <ul style="list-style-type: none">-les voyageurs en train ou bus vers Flaine et Les Carroz.-de nombreux travailleurs devant se rendre aussi bien à Flaine, aux Carroz ou dans la vallée.-les ski-journée vers le Massif partiel et Flaine.-et surtout on ajoute la liaison Les Carroz-Flaine, tous les jours de la semaine, plus rapide et confortable qu'à ski. C'est un accès touristique important, en saison d'hiver, et dans une moindre mesure en saison d'été. <p>La clientèle du Funiflaine est importante car il connecte plusieurs bassins de population</p>
--	---

6-Usage pour les habitants

<p>Ridiculement faible, il y a 200 habitants à Flaine. Il faudrait rattacher Flaine à Magland ! On irait facilement à la mairie de Magland depuis Flaine.</p>	<p>Important, en Trajet-Travail, accès aux commerces et activités partagées. Il est envisageable d'ouvrir le tronçon Magland-Les Carroz en intersaison, avec une exploitation pulsée, comme le Prodains Express en été (3 cabines toutes les 30 min.)</p>
---	---

7-Evacuation des skieurs de Flaine par fort vent.

Le TS des Grands Vans est fermé, mais le Funiflaine, moins sensible au vent, reste ouvert.

<p>Le Syndicat considère que la combe de Flaine est un lieu maudit, et qu'il n'y a plus de vent dès qu'on en est sorti. La réalité est autre. Il y a aussi du vent à Vernant et aux Molliets, sinon plus, et il faudra souvent aller chercher par la route les skieurs à Vernant ou aux Molliets.</p> <p>L'apport du Funiflaine est faible.</p>	<p>On amène les skieurs aux Carroz, dans le Domaine Skiable et dans la station.</p> <ul style="list-style-type: none">- les skieurs des Carroz sont chez eux, <p>Pour les autres, le TS Tête des Saix sera en général fermé :</p> <ul style="list-style-type: none">- retour à Morillon via Cupoire à altitude réduite via le TC Kédeuze, le TK des Crêts (peu sensible au vent), et il reste 20m à monter à pied (un fil neige faciliterait la liaison entre Domaines Skiables, sans passer aux Molliets).- pour Samoëns, les skieurs peuvent aussi aller à Morillon, proche de Samoëns, et finir en taxi ou navette.- on peut aussi selon la situation assurer un hébergement d'urgence, ou un retour routier depuis Les Carroz. <p>Ce tracé est le meilleur pour les situations les plus critiques, ce qu'on en attend.</p>
--	---

8-le Funiflaine diminue le trafic sur la D106

Les embouteillages proviennent du passage sous les voûtes de Balme et de la traversée des Carroz particulièrement difficile. Dans ces conditions les bus à grand gabarit perturbent la circulation.

<p>Projet du Syndicat :</p> <p>La fréquentation du Funiflaine sera faible, le trafic routier diminuera peu. Les bus à destination des Carroz ralentiront toujours la circulation aux voûtes de Balme et dans la traversée des Carroz ; Les embouteillages persisteront.</p> <p>Cette diminution ne concerne que le trafic à destination de Flaine, il n'y aura pas de diminution de trafic à destination des Carroz, le plus important.</p>	<p>Notre Projet : La gare aux Carroz accroît la clientèle du Funiflaine.</p> <ul style="list-style-type: none">-A Magland, les skieurs en voiture auront le choix entre le Massif partiel en 6 min, et Flaine en 19 min. <p>Le Funiflaine aura une large clientèle de skieurs, qui ne traverseront pas les Carroz en voiture.</p> <p>La D106 Balme-Arâches sera interdite aux bus à destination des Carroz et de Flaine, évitant les embouteillages.</p> <p>La fluidité du trafic sera un plus pour les deux stations.</p> <p>Le Funiflaine dessert une population bien plus large.</p> <p>On peut réguler la route de Flaine aux Carroz en disant</p>
--	---

<p>Le Funiflaine passant par Pierre Carrée ne répond pas aux objectifs.</p>	<p>« prenez le Funiflaine ».</p> <p>Le Funiflaine passant aux Carroz réduit significativement la circulation, il répond aux objectifs sur le trafic routier.</p> <p>On peut même à certains moments réserver la route aux activités de loisirs (VTT, trottinette, ski sur roulettes...).</p>
--	---

9-Rentabilité du Funiflaine

Pour qu'il soit rentable et non un boulet pour les contribuables, une clientèle abondante est nécessaire.

<p>Projet du Syndicat : La population desservie est trop réduite, le projet de Syndicat n'est pas viable en raison d'une clientèle insuffisante.</p> <p>L'exploitation devra être financée par le Domaine Skiable. Cela pose problème, et devrait être intégré dans la même DSP.</p>	<p>Notre Projet : Les 2 bassins de population augmentent mécaniquement la clientèle du Funiflaine.</p> <p>L'accès au domaine skiable en seulement 6 min est un argument convaincant pour prendre le Funiflaine.</p> <p>Le Funiflaine passant aux Carroz peut espérer une exploitation autonome à l'équilibre.</p>
---	--

10-Effets collatéraux du Funiflaine

<p>Projet du Syndicat :</p> <p>Pour construire le Funiflaine, on va massacrer le site magnifique de Pierre Carrée en le rasant purement et simplement, construire à la place une gare monstrueuse (100m x 45m) se détachant du paysage, construire parkings et routes.... On va supprimer des activités qui ne peuvent se pratiquer qu'à Pierre Carrée comme le golf, le ski de fond, raquettes, les promenades, la piste de luge ...C'est un préjudice touristique majeur, irréparable.</p> <p>Ce projet détruit des activités existantes à Flaine, c'est inacceptable.</p>	<p>Notre Projet :</p> <p>Le site de la gare des Carroz (les Feux) est peu visible, il a moins d'aménagements que le projet du Syndicat à Pierre Carrée, son préjudice visuel est faible.</p> <p>Il n'y a pas actuellement d'activité touristique, juste un cheminement piétons qui sera conservé ou déplacé.</p> <p>Cette gare donnera un coup de fouet aux Carroz.</p> <p>Notre projet n'introduit aucun préjudice à la station des Carroz, ou de Flaine</p> <p>Il assure en revanche des échanges touristiques importants entre Flaine et Les Carroz.</p>
---	--

11-Impact des avalanches

Les deux tracés traversent la zone d'avalanches récurrentes et destructrices de l'Arbaron, non constructible. Elle sera à coup sûrréglementée avec une zone rouge en cas de projet de construction.

L'arrivée à Flaine de notre tracé sur le P3 est en zone rouge, mais en un lieu sans avalanche répertoriée. Il faut une dérogation. Nous pensons qu'avec des dispositions constructives, il n'y a pas de risque, car la zone très fréquentée est protégée par des paravalanches et par des déclenchements préventifs en phase de risque.

Selon le règlement Xa, une dérogation peut être demandée pour un Transport Public.

<p>Projet du Syndicat :</p> <p>Il nécessite un pylône en zone avalancheuse, il faut une dérogation.</p> <p>Ce projet n'est pas un transport public.</p>	<p>Notre Projet :</p> <p>Il survole la zone d'avalanches de l'Arbaron.</p> <p>Il est clairement un transport public, on peut demander une dérogation pour le parking P3.</p>
--	---

- Le Syndicat rejette notre proposition de tracé arrivant au parking P3 en raison des risques d'avalanche. En revanche, il élude les risques d'avalanche sur la montée à l'Arbaron où il devra construire des pylônes.

Cette zone est citée 5 fois dans le PPRNa de la commune, avec 10 maisons détruites ou endommagées et 1 skieur tué.

Le projet du Syndicat traverse cette zone sur 1100m. Non constructible dans le PLU, elle sera réglementée avec certainement une zone rouge.

Détails Partie 3.

12-Le Funiflaine du Syndicat n'est pas un projet d'intérêt général

Ce projet prépare la venue d'une résidence de loisirs ski aux pieds à Pierre Carrée, superbement desservie au frais du contribuable pour l'accès et le ski.

L'utilisation du Funiflaine par les habitants du Hameau sera inexistante en raison de la dénivelée, sauf pour le retour skieurs par gravité. Il existe déjà des navettes qui sont tout à fait adaptées.

Ce n'est pas un projet d'intérêt général.

C'est une faute de construire en altitude sur des zones touristiques quand on peut utiliser un habitat existant plus bas aux Carroz, et peut-être dans la vallée. Il ne faut pas faire une station « tout ski alpin ». Le mono-tourisme est malsain.

Ce Funiflaine ne répond pas aux objectifs énoncés, le Syndicat a visiblement *des objectifs particuliers* : en immobilier et Domaine Skiable! **Il faut une gare aux Carroz.**

Ce projet utilise 65 M€ des contribuables, c'est scandaleux.

Non seulement le contribuable ne bénéficie pas de cet investissement, mais en plus il perd un magnifique paysage de montagne, et des activités de loisirs nécessaires à la station.

On ne réalise pas un projet dont l'exploitation est déficitaire. Cela n'arrête pas le Syndicat, il mise sur des vases communicant avec les D.S.P. des Domaines Skiabiles, ce qui pose plusieurs questions.

Le projet du Syndicat ne répond pas aux objectifs d'intérêt général, il est préjudiciable pour Flaine et les Carroz, les privant d'une opportunité de développement durable.

1.1.b- Situation de Magland - opportunités

Magland doit bénéficier, avec le Funiflaine :

- d'un aménagement d'accès facile, routier et ferroviaire, avec les parkings nécessaires,
- de retombées économiques pour la population.

La proximité de la gare du Funiflaine à Magland avec l'autoroute A40 et la gare ferroviaire (avec navettes), apportent des perspectives remarquables au côté Arve du Grand Massif.

1.1.c- Le mot final

Un contexte réglementaire a été mis en avant par le Syndicat pour refuser le tracé que nous soutenons, nous réfutons les arguments présentés (dans la Partie 3 du dossier).

Au cas où en définitive, en raison des risques naturels, ce tracé passant par Les Feux ne serait pas réalisable, nous présentons dans la Partie 2 une liaison en V avec 2 branches : Magland-Les Feux ; et Magland-Flaine P1. Légèrement plus coûteux, ses apports sont positifs, mais **c'est un pis-aller vis à vis des critères ci-dessus, en raison du temps de transport important entre Les Carroz et Flaine via Magland : 23 min au moins, cela s'applique au retour Massif Partiel depuis Flaine.**

Sans gare aux Carroz, le projet n'a aucun intérêt et ne doit pas se faire. Nous nous positionnons clairement. Le présent dossier, mis à jour, saura convaincre le Commissaire-Enquêteur.

1.2- Attitude du Syndicat durant la concertation.

1.2.a- Nos attentes

Pour nous, la concertation est un échange d'idées que le maître d'ouvrage d'un projet peut mettre à profit, pour l'améliorer et pour vérifier qu'il correspond d'une part à ce qu'on en attend, c'est à dire **le projet d'un vrai Ascenseur Valléen et d'un vrai Transport Public et qu'il correspond à l'attente des habitants.**

C'est également ce que nous a indiqué Christian Monteil lors de notre entrevue le 3 décembre 2018, en nous assurant que les dossiers que nous soumettrions seraient transmis au Bureau d'Etudes du Syndicat, et que nous aurions un retour.

Nous avons joué notre rôle, en fournissant au Syndicat des éléments assez détaillés couvrant :

- la faisabilité technique de différents parcours
- les besoins et attentes des habitants, en Transport Public et Ascenseur Valléen.

Nous nous sommes focalisés sur le tracé, et la clientèle.

Nous avons été loin dans cette direction, en attirant l'attention du Syndicat sur des blocages qui pouvaient survenir lors de l'enquête publique à venir.

1.2.b- Attitude partisane du Syndicat

- La présentation du Syndicat a été partisane, avec même de faux arguments.

Exemple page 5 de la brochure du Syndicat : « **Le projet FUNIFLAINE** reliera la vallée de l'Arve, à partir de Magland, à la station de Flaine en moins de 20 minutes. Selon le modèle de l'ascenseur, le téléporté *partira du point le plus bas pour aller au point le plus haut par le chemin le plus rapide*. Technologie de dernière génération et de grande capacité, pensé en adéquation avec la géographie locale, le projet FUNIFLAINE constituera un atout majeur pour l'économie de toute la vallée et *pour les stations du Grand Massif* ».

C'est doublement faux : (voir restitution des propos et documents du Syndicat Partie 3 et annexe A-1).

- le tracé du Syndicat n'est pas le plus rapide, et est de plus allongé avec une navette à Flaine pour les piétons, il y a 2 autres tracés plus courts (le direct Magland-Flaine par l'Arbaron et la Plaine du lac, et le tracé double qui dessert les 2 stations avec accès direct au centre station de Flaine.

Ces Projets sont tous deux Transports Publics et Ascenseurs Valléens contrairement au projet du Syndicat),

- le tracé du Syndicat n'apporte rien aux stations autres que Flaine sans un TC fantôme (Molliets – Pierre Carrée) non décrit, sans doute improvisé, et dont nous contestons l'apport.

Aucun dialogue n'a été possible sur le tracé, le point le plus important du projet. Une seule fois, un début d'échange est amorcé sur l'impact de l'aménagement de Pierre Carrée, interrompu aussitôt par le Président du Syndicat.

- Nos avis sont basés sur des éléments légaux, purement et simplement écartés, qui seront pris en compte un jour ou l'autre : les Articles L122-1 et R122-1 du Code de l'Environnement.

- **En fait de concertation, le Syndicat a donné le choix suivant : Nous vous finançons cet «Ascenseur Valléen » si vous acceptez notre tracé en l'état.**

- **En fait d'« Ascenseur Valléen », le Syndicat a présenté une Remontée Mécanique servant principalement d'accès à une extension de Domaine Skiable.**

- **En fait de « Transport Public », il a présenté un projet desservant une zone sans population concernée » !!! excepté un projet immobilier à venir.**

- **L'impact sur Pierre Carrée a été volontairement occulté, en particulier la taille monstrueuse de la gare intermédiaire, la gare du télécabine venant des Molliets, les navettes, l'urbanisation future et l'extension du Domaine Skiable avec la disparition des activités sportives hors ski alpin en hiver et le golf l'été.**

- **Point important :** les auditeurs voulaient en savoir plus sur la rentabilité financière potentielle du Funiflaine pour être certains que **le Funiflaine ne se transformerait pas en boulet financier pour les habitants. Cette éventualité a été occultée en renvoyant le problème au concessionnaire !!!**

En vérité, le Syndicat n'a prêté aucune attention sérieuse à nos propos et propositions.

La « large acceptation du projet par les socio-professionnels », mise en avant par le Syndicat, n'est pas étayée : faible nombre de réponses, un seul s'est manifesté pour des centaines concernés.

D'une façon générale :

- une concertation sert à échanger des idées, plus qu'à compter les voix *pour* et les voix *contre*,

- les problèmes sérieux soulevés sont restés sans réponse pertinente du Syndicat,

- les avis sont à pondérer par les contre-vérités assénées massivement lors de la concertation, et relevées dans ce dossier (Partie 3 et Annexe A1).

Nos associations ont des centaines d'adhérents qui se mobiliseront lors de l'enquête publique.

1.3- Les travers du projet présenté

Le projet du Syndicat présente des faiblesses majeures, aux plans administratif, économique et d'usage, que nous résumons ici :

a-L'emplacement de la gare du Funiflaine à Magland pose problème pour tous les tracés :

- La gare du Funiflaine n'est pas une gare multimodale :

- La gare SNCF ne jouxte pas la gare du Funiflaine,

- Peu de TGV s'arrêtent à Magland, et en tout cas pas ceux en double longueur, trop longs.

- La circulation à Magland est déjà dense. Il faut réorganiser la circulation.

- Il faut créer un espace « accueil » agréable, avec magasins et restaurants ; peut-être même envisager un quartier touristique. Est-ce possible à Magland .

b- La gare de Pierre Carrée ne dessert aucun habitat !!!. Rien n'y justifie la gare du Funiflaine.

Le Syndicat a d'abord expliqué que la gare de Pierre Carrée desservait le Hameau de Flaine : **C'est faux en raison du relief, la desserte se limite au retour de quelques centaines de skieurs après le ski !** Les 400 habitants du Hameau ont des parking privés et préféreront venir en voiture. Sur place, les navettes actuelles, maintenues, seront utilisées dans presque tous les cas et le Funiflaine sera une pure **Remontée Mécanique pour le ski**. Ce n'est pas l'objet du projet.

Durant la concertation, des auditeurs ont montré le lien de Pierre Carrée avec un important projet immobilier et une extension du Domaine Skiable, et il était hors de question d'en changer.

Mr le Maire d'Arâches a reconnu le projet d'urbanisation dans le Bilan de la concertation, la décision étant prise durant le prochain mandat municipal !!!

L'extension du domaine skiable est bien prévue, l'incertitude porte sur son ampleur.

c- Le Funiflaine aura un impact majeur sur Pierre Carrée, zone complètement défigurée, avec :

- la gare du Funiflaine, énorme : 100mx45m comme à Stubai Gletcher (Tyrol), non comme le hangar existant du golf (50m x 12m) ainsi que cela a été dit (encore une contre-vérité !),
- le parking pour les navettes à côté de la gare.
- l'élargissement de la route du golf (navettes), ouverte en hiver et perdue par le ski de fond.
- la gare du télécabine venant des Molliets,
- l'extension du Domaine Skiable alpin. Nous apprécions le ski Alpin, mais on doit pouvoir aussi pratiquer le ski de fond ou des parcours raquettes. Pierre Carrée est le seul endroit (magnifique) qui reste. Flaine reçoit une clientèle familiale avec de nombreux retraités accompagnant leurs petits enfants, ils ont besoin d'activités douces sans oublier les joggeurs qui peuvent continuer leur entraînement avec le ski de fond. Le ski alpin ne doit pas couvrir la totalité du massif, la montagne ne se limite pas au ski alpin.
- le projet immobilier de 47 000 m² de SHON, et les voiries et services afférents.
- **Il ne subsistera rien de ce site magnifique et irremplaçable avec son caractère naturel et sportif, une large zone boisée et vallonnée sera RASÉE. C'est une privatisation totale de la montagne en hiver, supprimant les zones d'activité hors ski alpin à Flaine.**

Le Funiflaine est largement financé par l'argent public, et l'intérêt général doit primer sur les intérêts particuliers.

d- Les passagers à pied constituent l'objet principal d'un Ascenseur Valléen, leur arrivée sur le parking P1 est très excentrée.

Il s'agit d'une gare de desserte de Domaine Skiable.

Les autres utilisateurs devront prendre des navettes routières pour se rendre dans leur résidence ou même dans le centre station (par exemple vers une agence immobilière pour les locations).

Cette gare devrait être reliée au centre de la station par un ascenseur, ce qui, avec les deux ascenseurs existants entre Forum et Forêt, permettrait à une part significative des passagers de se rendre à pieds dans leur résidence.

Ce n'est pas prévu. Il y a eu en 2014/2015 les prémices d'un projet d'ascenseur, mais les élus y ont renoncé en raison du coût.

Le plan du Syndicat (annoncé le 6 mars) est de faire tourner des navettes entre les deux gares parking P1 et Pierre Carrée, avec arrêts intermédiaires, pour desservir Flaine.

On considère que les piétons, objet principal de la remontée, constituent 50 % des passagers du Funiflaine, soit 1000 passagers/h venant du Funiflaine et/ou y retournant.

Les navettes doivent être dimensionnées en conséquence.

Il y a actuellement 3 navettes au maximum pour assurer la liaison entre Flaine Forêt et le col de Pierre Carrée, avec 7 arrêts intermédiaires.

L'infrastructure de navettes projetée devra parcourir plus de distance, aura plus d'arrêt et de passagers, et certains de ces passagers auront des bagages ce qui prend plus de place et augmente le temps d'embarquement/débarquement. Le nombre de passagers à transporter serait approximativement multiplié par 2 par rapport à aujourd'hui, mais pour nous le nombre de navettes est multiplié par 3 ou 4.

Le nombre de navettes nécessaire lors des périodes de pointe sera important, de l'ordre de 10.

Un comble, le tronçon Pierre Carrée-P1 fonctionnera en parallèle avec un circuit de navettes de desserte locale, plus attractives pour la plupart des habitants et résidents.

En fait, la station de Flaine est desservie par 2 gares Funiflaine excentrées, Pierre Carrée et parking P1, et cela entraîne un flux de navettes inacceptable.

e-Le doublement du retour skieurs de Flaine par les Grands Vans n'est pas sérieux.

Cette facilité est destinée à assurer les échanges entre Flaine et le Massif Partiel, en temps normal, mais surtout en cas d'arrêt du TS des Grands Vans, suite à une panne, ou plus fréquemment pour des raisons météo.

Cette situation survient périodiquement, et nous sommes conscients de l'importance du problème, quand il peut concerner 1000 à 2000 skieurs.

Le projet du Syndicat amène les skieurs à Pierre Carrée, *tout revient dans l'ordre hors de la combe de Flaine*, et ils regagnent Les Molliets et retournent sur les 4 villages du Petit Massif !

La réalité est toute autre. Gerard Chervaz, un des créateurs de Flaine, considérait au contraire que la combe de Flaine était abritée du vent (Youtube <https://m.youtube.com/watch?v=KzOIvLEZKV4>).

On sait aussi que la combe de Vernant est très ventée.

Lorsque le vent à Flaine impose l'arrêt du TS des Grands Vans, il y a de grandes chances que les TS partant des Molliets ou de Vernant, tout aussi exposés sinon plus, soient arrêtés également.

Il est déraisonnable d'envoyer tout ce monde en haute montagne dans ces conditions.

En fait, il faudra souvent aller rechercher par la route les skieurs aux Molliets ou à Vernant.

Dans le tracé que nous proposons, les skieurs sont ramenés aux Carroz :

- certains d'entre eux y sont chez eux.

- on retourne à Morillon en restant à une altitude limitée, avec moins d'impact du vent.

- pour les autres, si les mauvaises conditions se maintiennent, on peut plus facilement organiser un retour routier, ou un hébergement d'urgence.

C'est le scénario le plus sûr en cas de mauvais temps non anticipé.

1.4- Le tracé du Syndicat ne sert pas la population. Il n'est ni un Transport Public, ni un Ascenseur Valléen.

1.4.a- Cadre Légal.

Il s'agit d'abord d'une Subvention à un Transport Public.

La construction d'un transport à câbles couvrant plusieurs communes, et relevant de plusieurs codes administratifs requiert la création d'une UTN.

La loi Montagne de mai 2017 définit plusieurs cadres pour la création d'une UTN, le Syndicat a retenu le motif : n°8 communément appelé « Ascenseur Valléen » :

Décret n° 2017-1039 du 10 mai 2017 relatif à la procédure de création ou d'extension des unités touristiques nouvelles

« Art. R. 122-8.-Constituent des unités touristiques nouvelles structurantes pour l'application du 1° de l'article L. 122-17 les opérations suivantes :

« 8° La création d'une remontée mécanique n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, pouvant transporter plus de dix mille voyageurs par jour sur un dénivelé supérieur à 300 mètres.

La fiche n°8 du Ministère de la Cohésion des Territoires précise certains éléments : Voir Annexe A3.

1.4.b- Analyse de la clientèle du projet du Syndicat et des conséquences

Clientèle en week end ou les jours fériés :

- La montée à Flaine en Funiflaine par Pierre Carrée dure 19 mn. Avec le trajet à Magland, la dépose au parking et le prix du billet, la montée en voiture aux Carroz, ou aux Molliets, pour le ski-journée reste compétitive sur le Massif Partiel. **Cette clientèle diminuera peu le nombre de voitures sur la route, sauf en cas d'embouteillages ou de route réglementée.**

Clientèle le samedi en hébergement semaine:

- Les clients par Tour Operator, par bus ou par train prendront le Funiflaine, les cars et bus à destination de Flaine n'étant plus autorisés. **On peut compter sur cette clientèle le samedi pour prendre le Funiflaine.**

Clientèle trajet-travail en semaine:

- Les personnes en trajet Domicile-Travail, venant de la vallée, ainsi que les quelques enfants des écoles entre Flaine et la vallée, prendront le Funiflaine si les tarifs sont intéressants. **On peut compter sur cette faible clientèle**

Clientèle arrivant le samedi en voiture chargée de bagages:

- Une partie importante prendra la route de Flaine pour décharger la voiture devant son immeuble. Si le parking n'est pas possible ou à un prix prohibitif, le conducteur redescendra garer sa voiture à Magland et remontera avec le Funiflaine. **Cette clientèle est incertaine, surtout celle des résidences haut de gamme de Flaine avec parkings.**

Globalement le taux de remplissage du Funiflaine sera désespérément faible.

Ce sera insuffisant pour équilibrer l'exploitation.

Un ascenseur valléen se rentabilise la semaine grâce aux stations touristiques situées en vallée. C'est le cas du TC 3S Prodains Express (Avoiaz), reposant sur le bassin de population de Morzine (2800 habitants, 23000 lits). Le sujet n'a été qu'effleuré lors de la concertation.

1.4.c- Comparons un Funiflaine avec une gare aux Carroz (Les Feux) et le TC Prodains Express qui dessert Avoiaz (cité par Martial Saddier, avec 600 000 passages/an).

Notons que les stations de Morzine et des Carroz ont toutes deux un Domaine Skiable propre.

- Le Prodains Express dessert Avoiaz avec un flux de passagers venant de Morzine (2800 habitants, 23 000 lits) tous les jours de la semaine en hiver.
- Le Funiflaine dessert Flaine avec un flux de passagers venant des Carroz avec un tiers d'habitants et de lits touristiques en moins que Morzine. La gare Funiflaine des Carroz est dans la station et dans le Domaine Skiable des Carroz, alors que Morzine est à 4 km des Prodains (d'où un autre projet de transport par câble),
- Le Funiflaine bénéficierait également d'une clientèle de la vallée et de la SNCF, surtout en week-end.

Notre projet peut espérer un trafic comparable au Prodains Express, y compris en semaine.

Le trafic de 600 000 passages/an est critique.

Le projet du Syndicat ne bénéficiera pas d'une telle clientèle en semaine, elle sera bien plus faible. C'est une catastrophe.

1.4.d- Le Funiflaine du Syndicat n'est ni un Transport Public ni un Ascenseur Valléen

Le Funiflaine du Syndicat n'est pas un Transport Public, il doit être accessible aux Carroziens

- La clientèle potentielle du tracé du Syndicat est limitée à Flaine, petite moitié du potentiel touristique de la commune d'Arâches. Pour rentabiliser le Funiflaine et sa capacité importante, il faut une autre clientèle, celle des Carroz avec un bassin de population-très-supérieur à celui de Flaine. Son domaine skiable, intégré au Massif Partiel, est également très important, plus fréquenté que celui de Flaine, et l'accès très rapide depuis la vallée (**6 mn**) attirera aussi de nouveaux clients de la vallée.
- Pour montrer que le Funiflaine s'adresse aussi aux Carroziens, Mr le maire d'Arâches a présenté un télécabine, hors projet Funiflaine, non inscrit au PADD, non Transport Public (horaires différents, clientèle de skieurs), entre Les Molliets et Pierre Carrée.
 - d'une part, la commune d'**Arâches, endettée**, devrait compter sur d'hypothétiques aides de la Région ou du Département,
 - d'autre part, pour aller des Carroz à Flaine, il faudrait un transport routier jusqu'aux Molliets, le nouveau TC vers Pierre Carrée, le Funiflaine vers Flaine, puis une navette routière piétons. Quatre transports différents, avec trois ruptures de charge. Soyons sérieux !!!

La desserte des Carroz (et son apport) présentés par Mr le Maire d'Arâches, avec un TC entre Les Molliets et Pierre Carrée et navettes, n'est pas crédible.

Le Syndicat doit évaluer son projet Funiflaine en incorporant le coût pour la collectivité du télécabine Molliets – Pierre-Carrée.

Le Funiflaine doit passer aux Carroz pour avoir une utilité en tant que Transport Public. Cela répartira aussi les skieurs entre les deux domaines skiables.

Le Funiflaine du Syndicat n'est pas un Ascenseur Valléen

Un Ascenseur Valléen a pour mission de relier la vallée à une station avec le parcours le plus rapide possible pour dissuader les touristes de s'y rendre en voiture. Il n'y a pas de gare intermédiaire sauf en cas de desserte d'une autre station. C'est le cas de la commune d'Arâches qui possède 2 stations : Les Carroz (2000 habitants et 15000 lits), et Flaine (200 habitants et 12000 lits), avec 2 domaines skiables: le Massif Partiel pour les Carroz (le plus fréquenté) et le Grand Massif de Flaine.

Un Ascenseur Valléen ne doit pas avoir pour objet principal de desservir un domaine skiable. Pour que le Funiflaine soit un Ascenseur Valléen, il doit desservir, et les Carroz et Flaine, par le chemin le plus court.

Le Funiflaine du Syndicat ne peut être ni un Transport Public ni un Ascenseur Valléen.

1.4.e- Rupture au sein de la commune d'Arâches et du Grand Massif.

Avec les Carroz et Flaine, la commune d'Arâches est fracturée entre deux pôles d'activité distants, qui ont toujours peu de synergie entre elles au bout de 50 ans. Est-ce voulu ?

Le projet du Syndicat transformera la fracture en rupture, qui sera scellée définitivement.

Flaine sera reliée à la commune de Magland. Les élus doivent aller au bout de leurs idées, et rattacher la station de Flaine à la commune de Magland. Cela simplifiera les choses. Les conseillers municipaux de Flaine accèderont aisément à la mairie de Magland et vice versa.

Alors le seul lien routier entre ces pôles s'oppose aux objectifs du Funiflaine et à une meilleure cohésion dans le Grand Massif.

A contrario, une liaison entre les 2 stations des Carroz et de Flaine, est indispensable pour un fonctionnement en synergie, aussi bien pour les travailleurs que pour les touristes.

1.4.f- Conclusion sur le projet du Syndicat

Le projet Funiflaine proposé par le Syndicat ne répond à aucun des objectifs, aux plans administratif, technique, économique, ou écologique. On aura perdu le site remarquable de Pierre Carrée, on aura toujours les embouteillages aux Carroz et ce sera probablement un boulet financier pour les contribuables que nous sommes.

Note : Nous avons indiqué le chiffre de 600 travailleurs habitant aux Carroz, travaillant à Flaine en hiver, entendu en réunion. Ce chiffre a été démenti par Patrick Chancerel, Président du SIF, lors de la concertation. Il l'a évalué le 18 février entre 100 et 150 personnes.

Un compte rapide :

- GMDS a environ 200 employés en saison d'hiver, dont 80 logent à Flaine. Restent 120 employés.
- Durant la saison 2018/2019, il y avait environ 150 moniteurs ESF dont une majorité vient des Carroz. Avec l'ESI, on peut évaluer à 100 les moniteurs venant par la route.
- Il y a de nombreux commerçants, dont probablement plusieurs dizaines logent aux Carroz.
- Le SIF (40 employés), et l'office de Tourisme, font au moins 30 personnes venant des Carroz.

Ce total n'a rien de négligeable, et fait au moins 300 personnes.

En réunion de concertation le 18 février, Marc Iochum a annoncé le passage de 250 saisonniers chaque jour, cohérent avec l'évaluation ci-dessus, sachant qu'il n'y a pas que des saisonniers qui viennent travailler à Flaine : des commerçants, travailleurs à plein temps, et professions libérales (moniteurs).

Comment peut-on négliger cette population quand on prétend réaliser un Transport Public ?

1.5- Le tracé soutenu par les associations

1.5.a- Les objectifs

Cette situation nous a conduit à établir un projet de desserte optimal, satisfaisant aux besoins :

- des touristes, sans rejeter ceux qui ne font pas de ski alpin,
- des habitants qui y trouveront une facilité de déplacement appréciable,

- des employés des Carroz et de Flaine au nombre de plusieurs centaines, habitants dans la vallée de l'Arve ou dans la commune d'Arâches.

L'objectif est de permettre une meilleure mobilité et le développement de l'activité économique à la fois en été et en hiver. Pour cela le Funiflaine doit à la fois

- drainer le bassin de population des Carroz et le bassin de population de Flaine et offrir une liaison pratique entre Les Carroz et Flaine,
- ne pas détruire de zone à protéger, ni de zone d'activité existante,
- rendre les meilleurs services au plus grand nombre,
- obtenir le meilleur équilibre d'exploitation.

Pour notre tracé, nous avons conservé le point de départ de Magland retenu par le Syndicat, placé la gare intermédiaire aux Carroz au « Pas à l'Âne », appelé ici « Les Feux », terrain communal, et la gare d'arrivée à Flaine sur le parking P3 (propriété de la SAG).

La position de la gare intermédiaire fixe la position de la gare de Flaine, à partir des contraintes géographiques.

Notre tracé apporte les services attendus, sans détruire d'activité existante, sans survol, sans reposer sur une hypothétique télécabine additionnelle ou justifier une urbanisation ultérieure.

La gare de Flaine au P3 est la plus centrale.

On peut envisager de faire fonctionner hors saison la branche Magland / Les Carroz.

1.5.b- Analyse de la clientèle du projet que nous soutenons

- Le tronçon Magland-Les Feux : la performance clé du Funiflaine

- **6 min. pour le trajet Magland-Les Feux accès direct des skieurs au Massif Partiel.**

Cela convaincra les skieurs à la journée de prendre le Funiflaine. Une part importante des véhicules qui habituellement prennent la route restera dans le parking de Magland.

- Devant la facilité, ceux qui renoncent au ski en raison des embouteillages sur la route, y reviendront. Cela amènera une nouvelle clientèle.

Le télécabine de la Kédeuze, porte du Domaine Skiable, est parfois saturé, une nouvelle remontée assurerait plus de confort aux skieurs, et il semble qu'il y ait des réflexions dans ce sens. Il ne faut pas surestimer cet aspect, le TS des Moulins qui doublait le TC de la Kédeuze a été démonté en 2018. Etait-il inutile ou est-ce en vue du remplacement par une remontée plus puissante !

- Les clients venant le samedi pour une semaine aux Carroz ou à Flaine, par Tour Operator par bus ou par train, prendront le Funiflaine à Magland. Il n'y aura plus de cars sur la D106.

- Que devient la circulation aux Carroz ?

Les embouteillages se situent surtout le weekend et les jours fériés.

La clientèle du Funiflaine entrainera une véritable diminution des véhicules sur la route et un désengorgement du centre des Carroz.

Le problème de circulation peut être considéré comme réglé, la montée en voiture sera plus facile avec ce tracé (*sauf si on installe une tente sur la route départementale comme le 22 août 2019*).

- La branche Les Feux-Flaine : avec Arrivée au parking P3

Cette branche relie les Carroz à Flaine. La gare du parking P3 donne à un accès direct, aussi bien au Domaine Skiable (on est skis aux pieds) qu'au cœur de la station, en prenant un ascenseur classique (à construire) pour se retrouver devant la galerie marchande de Flaine Forêt entourée de nombreux immeubles. On prendra les ascenseurs existants pour aller à Flaine Forum. Pour MontSoleil, le Hameau et Pierre Carrée la navette habituelle sera à disposition. On ne change rien dans l'organisation déjà en place et qui fonctionne. Il faudra des navettes supplémentaires, mais peu, car les personnes peu chargées préféreront dans de nombreux cas faire le parcours à pieds. Montsoleil est à 600m de la gare sur le P3 avec peu de dénivelé, et nombre de voyageurs iront à pieds comme c'est déjà le cas aujourd'hui, malgré les navettes depuis Flaine Forêt.

Le coût des navettes sera plus faible que pour une arrivée au P1, et la possibilité d'accès à pieds sera plus attractive. Il est probable qu'on ne mettra pas de navettes aux aurores ou aux heures tardives, et hors saison s'il y a des dessertes.

- Accès aux domaines skiables :

À partir de la gare Carroz/ Les Feux :

La gare des Feux donne accès au domaine skiable du Massif Partiel : on prend la piste des Servages pour arriver au télécabine de la Kédeuse. Le retour se fera par la piste des Timalets, puis bifurcation au sommet de la piste des Servages sur une ancienne piste à remettre en service.

En fin de promenade les skieurs peuvent profiter du centre des Carroz avec ses commerces et ensuite prendre la navette pour retourner à la gare des Feux.

Si la neige est insuffisante aux Carroz, la liaison Les Feux-Flaine P3 permet d'accéder rapidement au domaine skiable de Flaine. Flaine devient le prolongement des Carroz et inversement.

A partir de la gare P3 à Flaine

On est skis aux pieds. On accède au centre du domaine skiable de Flaine par le TS des Gérats.

Le retour se fait depuis le Bissac, avec accès au Funiflaine via le TK de la Forêt.

On peut aussi retourner en ski par le Massif Partiel avec le télésiège des Grands Vans et prendre le Funiflaine à la gare Carroz/ Feux. Le Funiflaine étant proche du télésiège des Grands Vans, les skieurs pourront choisir au dernier moment leur itinéraire de retour, au vu de la file d'attente aux Grands Vans.

- Fonctionnement possible de la branche gare de Magland-Gare Carroz/Les Feux hors saison

Descente scolaires des enfants des Carroz toute l'année pour prendre le bus à Magland, pour les enfants Flainois depuis Flaine en pleine saison, et depuis les Carroz en morte saison.

Utilisation pour les pendulaires à l'année (la majorité habitent aux Carroz) pour descendre dans la vallée, et en saison pour venir à Flaine.

1.5.c- Conclusion sur le tracé

Le tracé Funiflaine Magland / gare Carroz-Feux/ gare de Flaine P3 est le **seul** tracé qui répond aux objectifs suivants :

- Transport Public, peut-être même hors saison avec la branche Magland-les Feux, en drainant aussi bien la clientèle pour les Carroz que la clientèle pour Flaine.
- Ascenseur Valléen en amenant les habitants et touristes de la vallée aux Carroz et à Flaine,
- il réduit le nombre de véhicules passant aux Carroz, et apporte une nouvelle clientèle, avec la montée aux Feux en 6 mn.
- il assure la liaison entre Les Carroz et Flaine, pour skieurs et non skieurs, en 12 ou 13 min.
- le transport de fret est possible aussi bien aux Carroz qu'à Flaine.
- Il donne la meilleure rentabilité au Funiflaine.

Pour nos deux associations, ce tracé est le meilleur.

Si ce n'est pas possible, il y a une alternative avec un tracé à 2 branches :

- gare de Magland /gare Carroz- Les Feux et Magland/gare de Flaine P1.

Cela raccourcit la liaison Magland-Flaine de 2 min, mais allonge la liaison Flaine-Les Carroz (donc le retour Massif Partiel) de 10 à 12 min. en raison du passage par Magland.

Nous nous opposerons aux autres tracés.

1.6- Coût d'exploitation.

La brochure SAEM Funiflaine publiée en 2015, pour un tracé avec 2 gares aux Carroz, estimait la clientèle à 1 million de passagers/an. Dans le projet du Syndicat, on considère que la clientèle est réduite de 50%, soit 500 000 passagers.

Chiffre très optimiste comparé au TC 3S des Prodains (accès à Avoriaz), 600 000 passages/an, qui bénéficie de l'apport de la station touristique de Morzine (2800 habitants, 23 000 lits).

Estimation du coût d'exploitation du Funiflaine (HT) :

- gros entretien de l'appareil : 5% / an en moyenne soit 3,5 M€ par an
- exploitation 16h/jour : 1,2 M€ / an pour le personnel et l'électricité
- TVA sur le coût de construction de l'appareil : 5 M€, amortie, au même titre que les 15 M€ demandés au délégataire. Nous estimons cet amortissement à 1/15 du prix soit 0,33 M€/ an
- la TVA sur le coût de gros entretien annuel : 0,2 M€/an.

Soit un total incompressible de 5,23 M€/an.

Avec d'autres dépenses, telles que taxes, eau, petit entretien..., on est à environ 7 M€/an.

Cela fait 14 €/passage, somme élevée, avec une évaluation probablement optimiste de la clientèle, cela réduira encore sensiblement cette clientèle.

Il faudrait le triple de passagers transportés si on veut des abonnements pour les actifs de la station (payés en partie par les employeurs), des forfaits saison, prix de groupe, aller-retour.

Cela ne relève pas de petites optimisations.

Cela implique un financement important par le délégataire, à partir de la vente des forfaits. Les délégataires des Domaines Skiables ont-ils été sollicités pour participer ?

GMDS peut envisager de financer un déficit d'exploitation par les forfaits, le Funiflaine va leur apporter des clients, mais ce n'est pas très sain pour un Transport Public, c'est critiquable en phase de renouvellement de DSP.

Si le parking à Magland est moins cher qu'à Flaine, on peut craindre un accès en voiture à Flaine pour vider la voiture et déposer la famille, puis une descente à Magland pour garer la voiture !!

La clientèle peut être notablement accrue avec le tracé que nous proposons. On peut espérer atteindre ou même dépasser le niveau des Prodains de 600 000 passages/an.

Nota : Les données de base sur les coûts proviennent de compilation de données de projets urbains et valléens, d'articles de presse, de rapports administratifs ou sur les sites internet.

1.7- Autres tracés

A la suite de la réunion de concertation du 18 février, nous avons écrit une lettre à Mr le Préfet, prenant acte de la position de la Préfecture, bien qu'en la déplorant.

Nous notons que cette décision rend impossible la réalisation du tracé du Syndicat, en raison de solutions alternatives que nous décrivons :

- le tracé Magland/Les Molliets/Parking P1
 - le tracé direct Magland/Parking P1
- | sans problème vis à vis des avalanches

Tracé Magland - Les Molliets – Parking P1

Le tracé via Les Molliets, abordé dans 2 réunions de concertation, a été rejeté sous prétexte de survol d'habitation. Nous estimons que le survol est limité à un chalet aux Molliets.

Avantages	Inconvénients
Avec ce tracé, le TC présenté par la commune (8 à 10 M€) est inutile, ce qui réduit le coût total pour les finances publiques. Il offrirait un accès plus rapide aux Molliets que le tracé passant par Pierre Carrée.	Temps de trajet Carroz-Flaine augmenté de 2 minutes. L'accès aux Molliets présente un intérêt limité en raison de l'attente aux Télésièges existants. Surtout il n'apporte aucun service hors saison et en été.
Nous avons abandonné ce tracé qui ne répond pas à nos objectifs.	

Tracé Direct Magland/Flaine en 16 minutes.

Nous avons également présenté un tracé direct Magland-Flaine. Il passe au sommet de l'Arbaron et survole la Plaine du Lac. On peut le considérer comme un Mini-Funiflaine qui ne drainer qu'une faible clientèle pour Flaine. Il serait peut-être viable, mais il ne répond pas aux objectifs.

Tracé combiné en V

Une double liaison Magland –/Flaine P1 (16') et Magland /Les Feux (6mn), présente des caractéristiques positives en dépit d'un temps de trajet plus long Les Carroz-Flaine.

Il serait pour nous acceptable, avec un ascenseur (coût probable 10 M€ au moins) du P1 au centre de Flaine, pour ne pas allonger encore le trajet.

1.8- Aspects Technologiques

1.8.a- Gigantisme des installations 3S

La technologie 3S est la plus performante, en vitesse, capacité de transport et de franchissement.

Nous sommes cependant interpellés par le gigantisme des infrastructures proposées, avec un impact sur le territoire, et sur le paysage de montagne.

Nous reproduisons ci-après une vue aérienne de la gare intermédiaire du TC Eisgrat à Stubai Gletcher, en Autriche, la seule 3S existante, inscrite dans une surface de 100m x 45 m (sans compter le bâtiment voisin qui est probablement un garage à cabines).

L'échelle est indiquée en rouge sur la photo.

La gare aval mesure environ 90 m x 20 m.

C'est disproportionné par rapport aux dimensions de la combe de Flaine, et même du Grand Massif. On ne sait pas sur cette photo si cela inclut le garage des 46 cabines, on ne sait pas non plus sur le Funiflaine où se trouverait le garage des cabines qui devrait peut-être être ajouté.



On retrouve ce gigantisme au niveau des prix, cela mérite de s'interroger sur l'apport d'autres technologies. Est-ce le bon choix ? La technologie 3S permet une capacité de transport jusqu'à 5000 passagers/h, mais le besoin du Funiflaine est de 2000 passagers/h/sens, même avec le tracé que nous proposons qui devrait attirer nettement plus de clients.

Le prix d'achat se répercute sur le prix d'exploitation, en raison du coût de gros entretien.

1.8.b- Réflexion sur une technologie plus légère.

On s'interroge sur l'utilisation d'autres technologies, pour réduire le coût et l'impact sur le paysage. Le financement indirect par les remontées mécaniques, incontournable dans le projet du Syndicat, appauvrira le Service de Transport Public.

Nous ne sommes pas les seuls à nous interroger, et des réponses peuvent sans doute être trouvées en observant l'évolution du marché des remontées mécaniques :

- en monocâble, le projet de TC de la Flégère, en remplacement de l'ancien téléphérique accroît le domaine d'utilisation des TC monocâbles, avec un câble plus gros (58 mm), des portées plus longues, une conception réduisant l'impact du vent (aérodynamique et lest), et assure dans la plupart des cas de panne une évacuation des passagers par les gares. Ce projet doit être mis en service fin 2019, et on aura plus de détails dans les semaines à venir.

Un projet plus important sera mis en service à Orelle en 2020 avec la même technologie.

- en Funitel- équivalent au DMC des Platières avec un écartement plus grand des câbles. Il résiste au vent mais son fonctionnement et sa maintenance sont compliqués et coûteux.
- en 2S : avec 2 câbles un porteur et l'autre tracteur. c'est une petite amélioration du monocâble.
- en 3S l'étude d'une version au dimensionnement réduit, dont les résultats devraient être présentés au printemps 2020. C'est fait dans le cadre d'un projet en Italie. La réalisation est plus lointaine, elle conservera sans doute la même résistance au vent que le 3S.

1.8.c- Préservation du paysage

Nous sommes inquiets à la fois pour la zone de Pierre Carrée, et par la piste annoncée de Pierre Carrée vers Les Molliets, dans un environnement de falaises et de zones humides...



Ci-contre, photo de la reprise (bâclée) de la Piste Portet en 2016 pour faciliter le passage des skieurs.

Depuis la photo, le sol a verdi, mais pas les rochers.

Nous craignons que l'impact sur le paysage des travaux annoncés soit bien plus important.

Nos stations sont en concurrence directe avec nos voisins, Suisses et Autrichiens notamment. Elles ne peuvent pas négliger les clés du tourisme, en particulier l'accueil et les activités dont Pierre Carrée est l'archétype par des politiques immobilières à court terme, non-sens touristiques.

1.9- Références d'échecs historiques.

L'histoire est un éternel recommencement, mais il est bon parfois de la regarder en face.

1.9.a- Les abattoirs de la Villette

Le projet Funiflaine actuel nous semble reposer sur une analyse de clientèle comparable à celle qui a présidé à la construction de ces abattoirs. On connaît la suite. Il y avait probablement un concessionnaire, mais c'est bien le contribuable qui a payé l'addition en définitive.

1.9.b- Le Syndrome de Vaujany

Sur le sujet du tracé lors de la concertation, nous pensons que le projet est à un stade proche de celui du projet de Téléphérique de Vaujany qui s'est terminé en drame en 1986, avec chute d'une cabine après rupture d'une pièce mécanique.

On peut trouver un film-reportage sur Youtube. Hors l'aspect dramatique, les 8 morts, la justice, après 7 ans d'enquête, a mis à jour des relations équivoques entre élus, industriels et Préfecture, dans lesquelles les premiers ont fait pression sur la Préfecture pour aller plus vite dans les autorisations (y compris les analyses de sécurité, la pièce qui a cassé étant passée outre).

L'aspect « course contre la montre » avec une solution technique-mal adaptée, justifiée par la promotion immobilière, crée une similitude des comportements, et la Préfecture de Haute Savoie n'a rien fait pour montrer le contraire sur le projet Funiflaine.

Cependant nous espérons bien qu'elle interviendra sur les caractéristiques attendues d'un Transport Public, et l'ensemble de ses obligations.

Lien : https://www.youtube.com/watch?v=4K-t_EEDcZ8

Partie 2 : Tracés

Table des matières

- 2-Tableau Comparatif Des Données Des Tracés
- 3-Vue En Plan Des Tracés
- 4-Vue En Plan -Les Feux – Zoom
- 5-Comparaison Qualitative Des Tracés
- 6-Tracé Du Syndicat (20) : Magland – Pierre Carrée – Flaine P1
- 7-Perspective sur la zone des Feux
- 8-Tracé Des Asso (19) : Magland – Les Carroz (Les Feux position Aval) – Flaine P3
- 9-Implantation De La Gare Des Feux (Position En Aval).
- 10-Tracé Des Asso (17) : Magland – Les Carroz (Les Feux position Amont)– Flaine P3
- 11-Tracé (22) : Magland – Flaine P1 Direct.
- 12-Présentation en Perspective Des Gares de Flaine
- 13-Les activités nordiques à Pierre Carrée
- 14-Tracés, Avec Avalanches Historiques
- 15-Vue en perspective de la Zone d'Avalanches de l'Arbaron
- 16-Pylônes de la ligne électrique de l'Arbaron
- 17-Carte de Localisation des Phénomènes d'Avalanche parking P3
- 18-Carte en amont du P3, avec superposition des avalanches historiques.
- 19-Vue PPRNa du versant sud de Flaine
- 20-Photo du Versant sud de Flaine

Ce document repose largement sur des simulations de remontées mécaniques. Les dimensionnements retenus sont explicités annexe 2. Le choix le plus structurant est celui des câbles porteurs pour lequel nous avons retenu les mêmes caractéristiques que ceux du TC Prodains Express, les contraintes étant voisines.

2-Tableau comparatif des données des tracés

Pour chaque cas, distance en plan et longueur de câble, temps de trajet à 6 m/s en comptant 45s perdues à chaque arrêt ou départ et 30s de plus dans une gare intermédiaire pour la liaison entre tronçons.

	Trajet	1er Tronçon km	2ème Tronçon	Ligne complète.
1	Projet du Syndicat (tracé 20) Pour ce qu'on en sait. Magland–Pierre Carrée–Flaine P1	Magland–Pierre Carrée 3850 m / 4164 m 5 pylônes 13 min 4s	Pierre Carrée–Flaine P1 1421 m / 1456 m 1 pylône 5 min 33 s	Magland–Pierre Carrée–Flaine P1 5270 m / 5620 m 3 gares et 6 pylônes 19 min 7 s
2	Tracé Associations (tracé 19) Magland–Les Feux–Flaine P3 Gare des Feux – position aval	Magland–Carroz (Les Feux) 1385 m / 1607 m 2 pylônes 5 min 48s	Les Feux–Flaine P3 3785 m / 3890 m 3 pylônes 12 min 22 s	Magland–Les Feux–Flaine P3 5100 m / 5462 m 3 gares et 5 pylônes 18 min 40s
3	Tracé Associations (Tracé 17) Magland–Les Feux–Flaine P3 Gare des Feux – position amont.	Magland–Carroz (Les Feux) 1440 m / 1670 m 2 pylônes 6 min 08s	Les Feux–Flaine P3 3700 m / 3794 m 3 pylônes 12 min 02 s	Magland–Les Feux–Flaine P3 5140 m / 5455 m 3 gares et 5 pylônes 18 min 40 s
4	Tracé associations (Tracé 22) Magland–Flaine P1 Tracé direct	5110 m / 5536 m 6 pylônes 16min 53s	N.A.	Nota. Le trajet est plus court en temps bien que la longueur de câble soit supérieure au tracé Magland-Les Feux-Flaine P3 car on évite de perdre 2 minutes d'arrêt intermédiaire.
5	Tracé associations (18/22) double Magland-Les Feux (18 tronçon 1) et Magland-Flaine (22)	Tracé 18 Tronçon 1 1550 m / 1476 m 3 pylônes 5 min 48s	Tracé 22 Tronçon 1 5110 m / 5536 m 6 pylônes 16 min 53s	Les Feux-Flaine avec correspondance à Magland 6660 m / 7012 m 4 gares et 9 pylônes 23 min 11 s

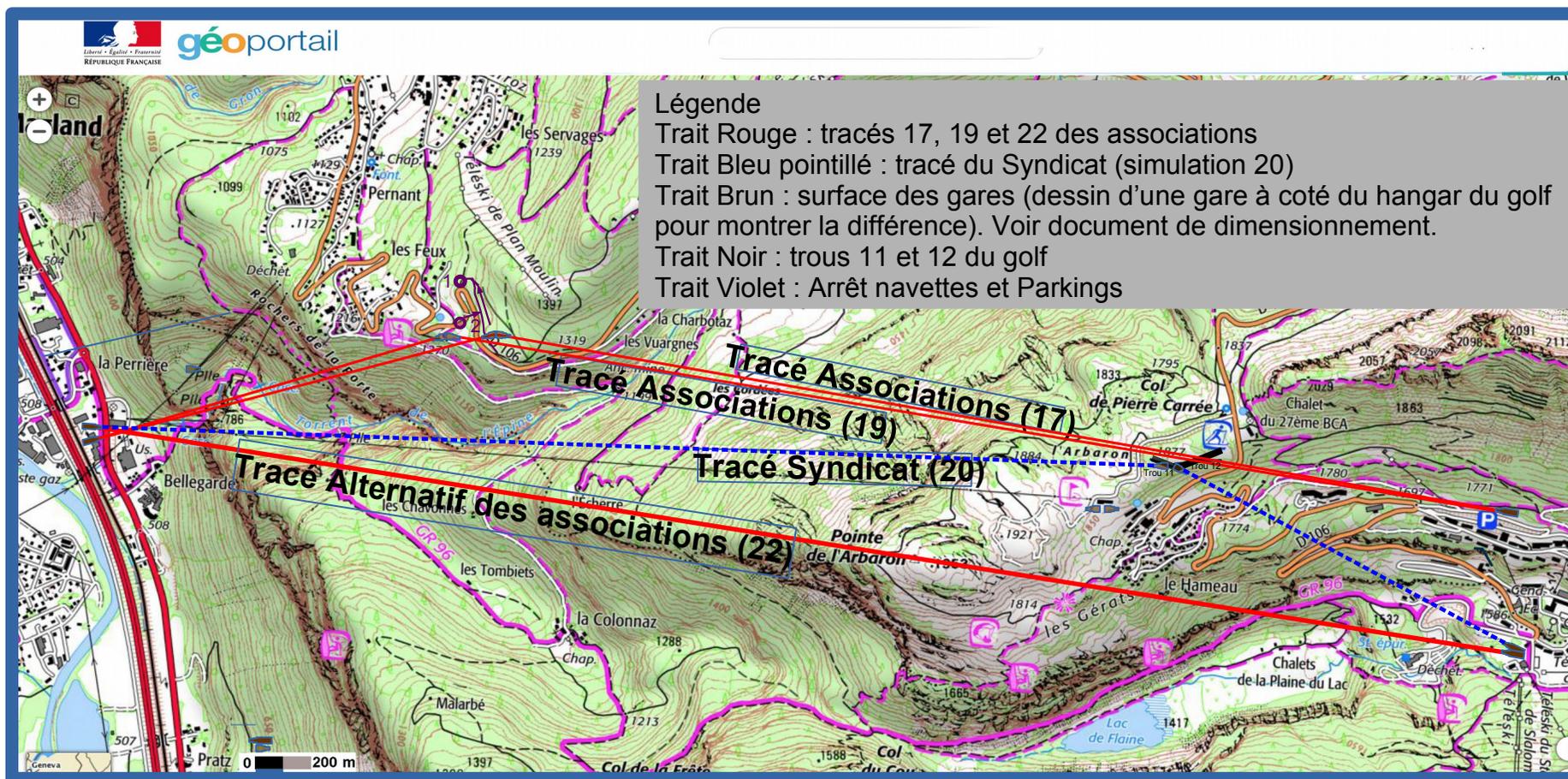
Commentaires

1- La remontée double (5) est moins attractive pour la liaison Flaine–Les Carroz, sans compter la navette éventuelle à Flaine P1 (on gagne 5 min à une vitesse de 8 m/s, c'est un peu mieux).

2- Si on veut comparer les prix des tracés, il faut, selon l'arrivée à Flaine, ajouter 2 à 3 M€ pour un ascenseur entre P3 et Flaine Forêt, et 5 à 10 M€ pour un ascenseur entre P1 et Flaine Forum.

3 – Sur un tracé avec navettes pour les piétons, il faut ajouter 15 à 20 min. pour la navette, attente comprise.

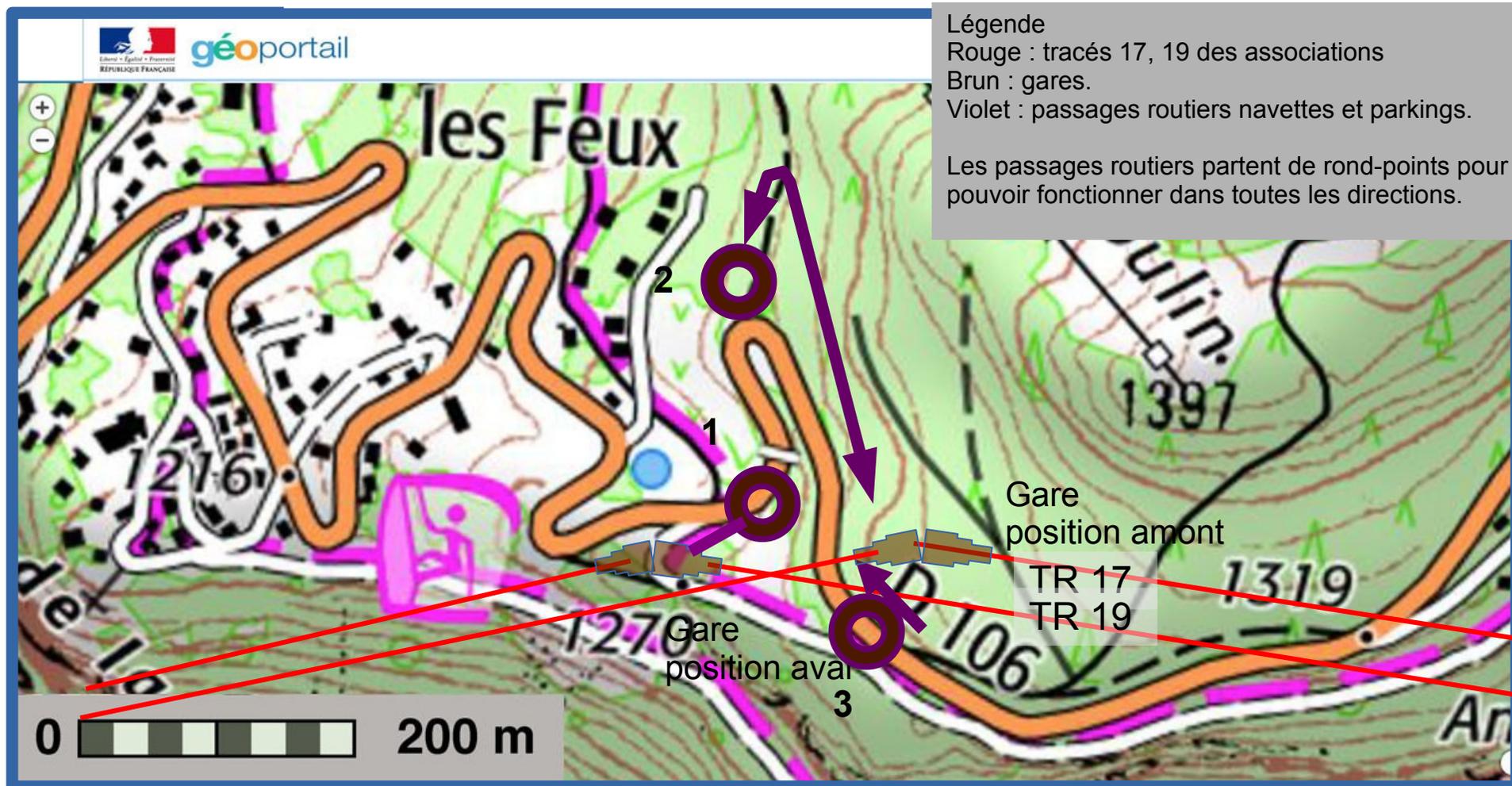
3-vue en plan des traces



Nous avons représenté ci-dessus 4 tracés (Zoom sur Les Carroz-Les Feux page suivante) :

- Le tracé du Syndicat (pour ce que nous en savons)
- Le tracé que nous défendons, avec deux positions possibles de la gare des Carroz (amont et aval de la route)
- Un tracé alternatif mentionné dans notre dossier : direct Bellegarde-Flaine P1.

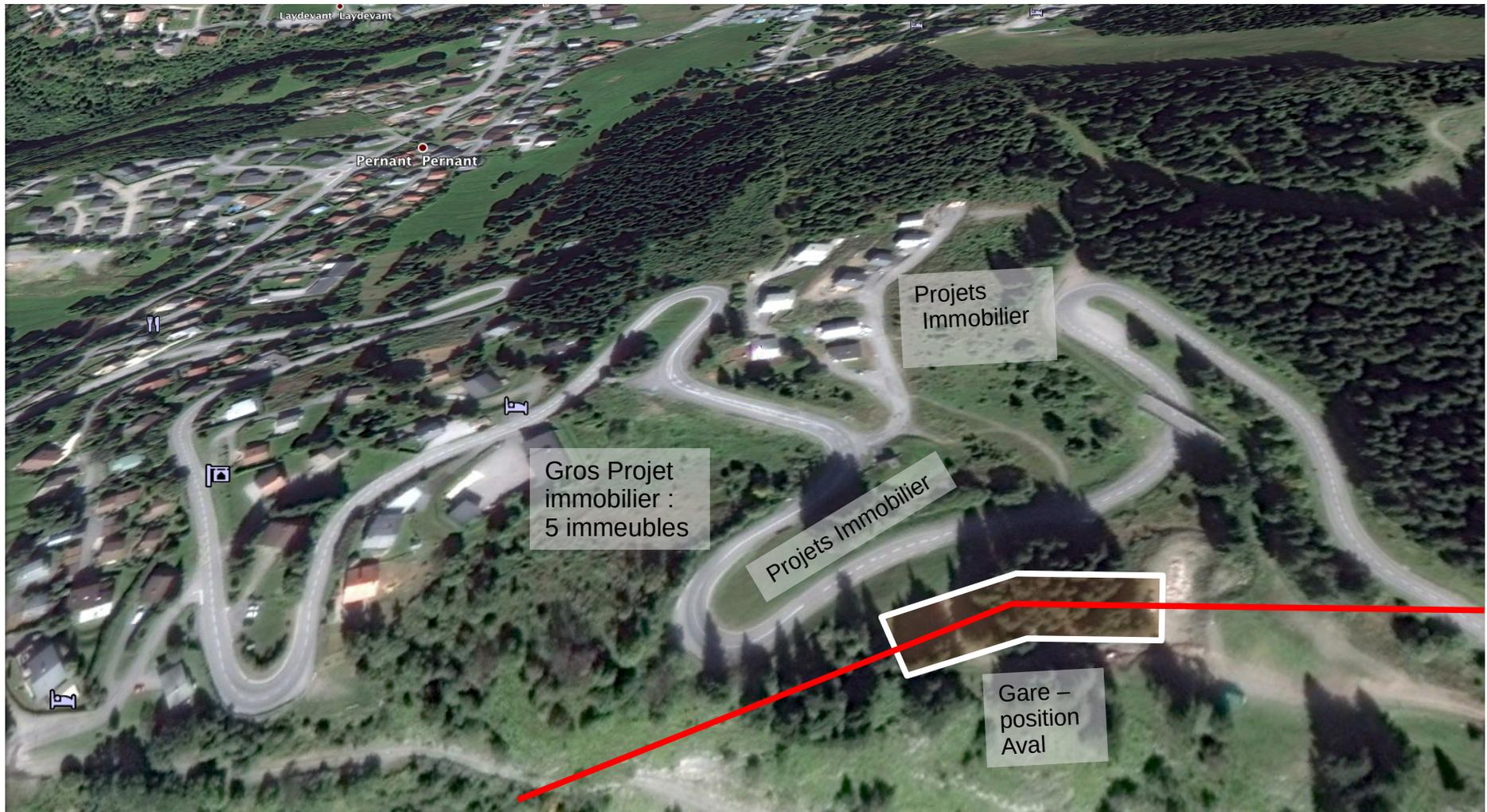
4-Vue En Plan -Les Feux - Zoom



Esquisses des gares envisagées aux Feux (2 versions en aval et en amont de la RD106), zoom et accès routiers. Voir le profil page 8. La gare aval est la plus intéressante, mais cela mérite de prendre du recul.

Nous avons placé la gare des Feux placée 20/30m au plus bas a la limite Nord-Ouest du terrain, ou la pente est la plus faible.

Perspective sur la zone des Feux



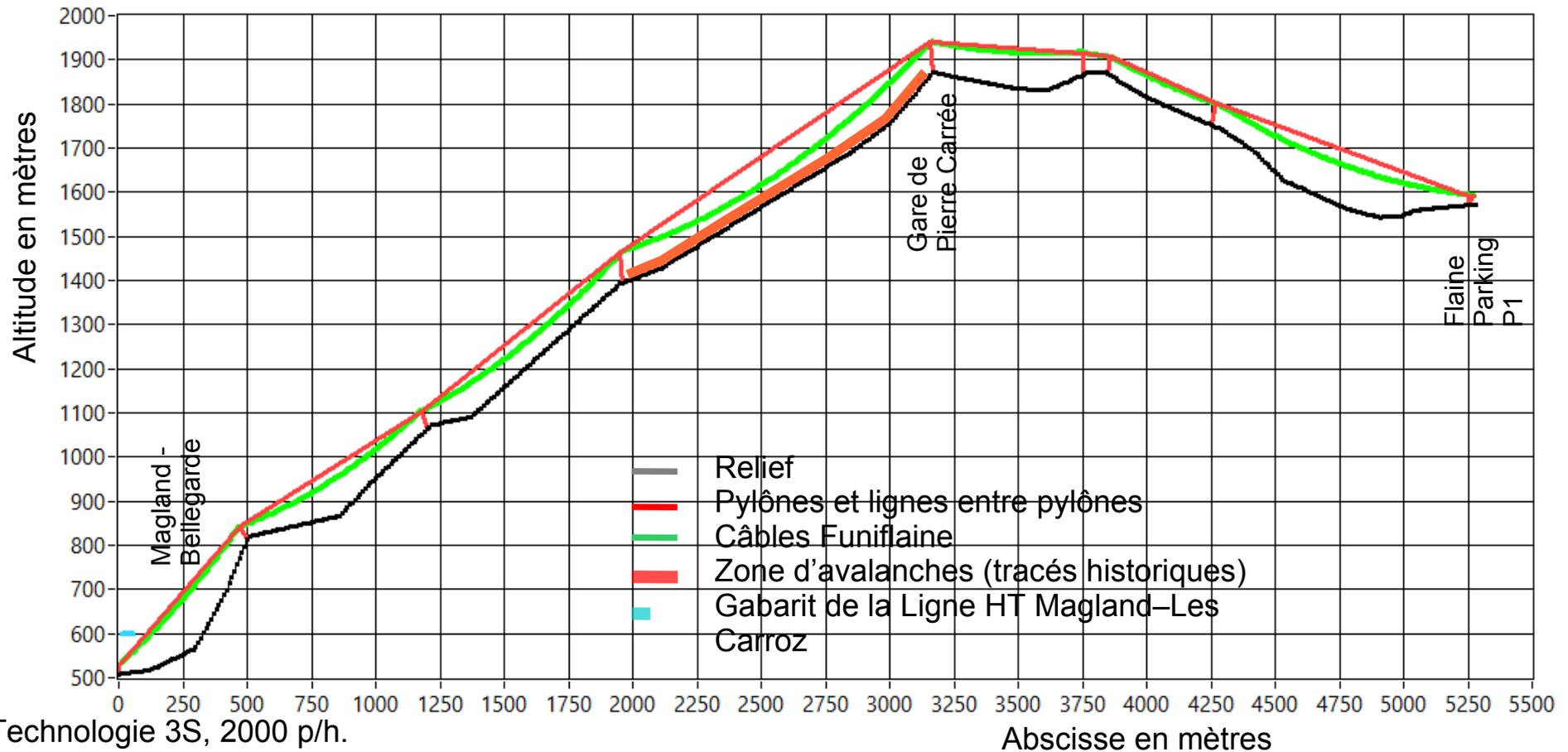
Il y a de nombreuses habitations à proximité, et plusieurs permis de construire.
On est par gravité dans le Domaine Skiable, aller et retour.

6-Comparaison qualitative des tracés

Tracés	Eléments positifs	Eléments négatifs
19 Magland – Les Feux aval – Flaine P3	Le plus court de tous en longueur développée , plus court que le direct (moins de dénivelée et arrivée au P3) !. Dessert un large bassin de population. Gare de Flaine centrale. Survol à 80m/90m de la zone avalancheuse de l'Arbaron.	Hauteur de la gare de 25 à 30m, coté aval pour 15 coté amont.
17 Magland – Les Feux amont – Flaine P3	Beaucoup de place autour de la gare des Feux. Altitude plus élevée de 30m, plus de neige. Il y a plus de place autour de la gare des Feux..	Accès routier plus éloigné. Survol de la zone d'avalanche de l'Arbaron un peu moins favorable, sauf à ajouter un pylône qui réduirait aussi la hauteur de la gare.
22 Magland – Flaine P1 direct	Pas de difficulté technique. Temps de parcours minimum pour Flaine, si accès au centre station par ascenseur..	Le parking P1 est excentré. La desserte par ascenseur est compliquée.
Tracé en V : Magland–Les Feux tracé 18 s'arrêtant aux Carroz, Magland-Flaine tracé 22.	On a à peu près les fonctionnalités visées. La montée à Flaine est plus rapide de 2 min. en raison de la suppression de l'arrêt à la gare intermédiaire.	La liaison Flaine–Les Carroz (via Magland) est plus longue de 10 à 12 min., comme le retour vers le Massif Partiel.. Le prix plus élevé peut être réduit avec une liaison en TC monocâble vers Les Carroz.

Les gares de l'Eisgrat à Stubaier Gletcher comprennent des garages à cabines, 46 cabines au total, réparties entre les deux tronçons de ce TC qui sont exploités séparément,

7-Tracé du Syndicat (20) : Magland – Pierre Carrée – Flaine P1.



Technologie 3S, 2000 p/h.

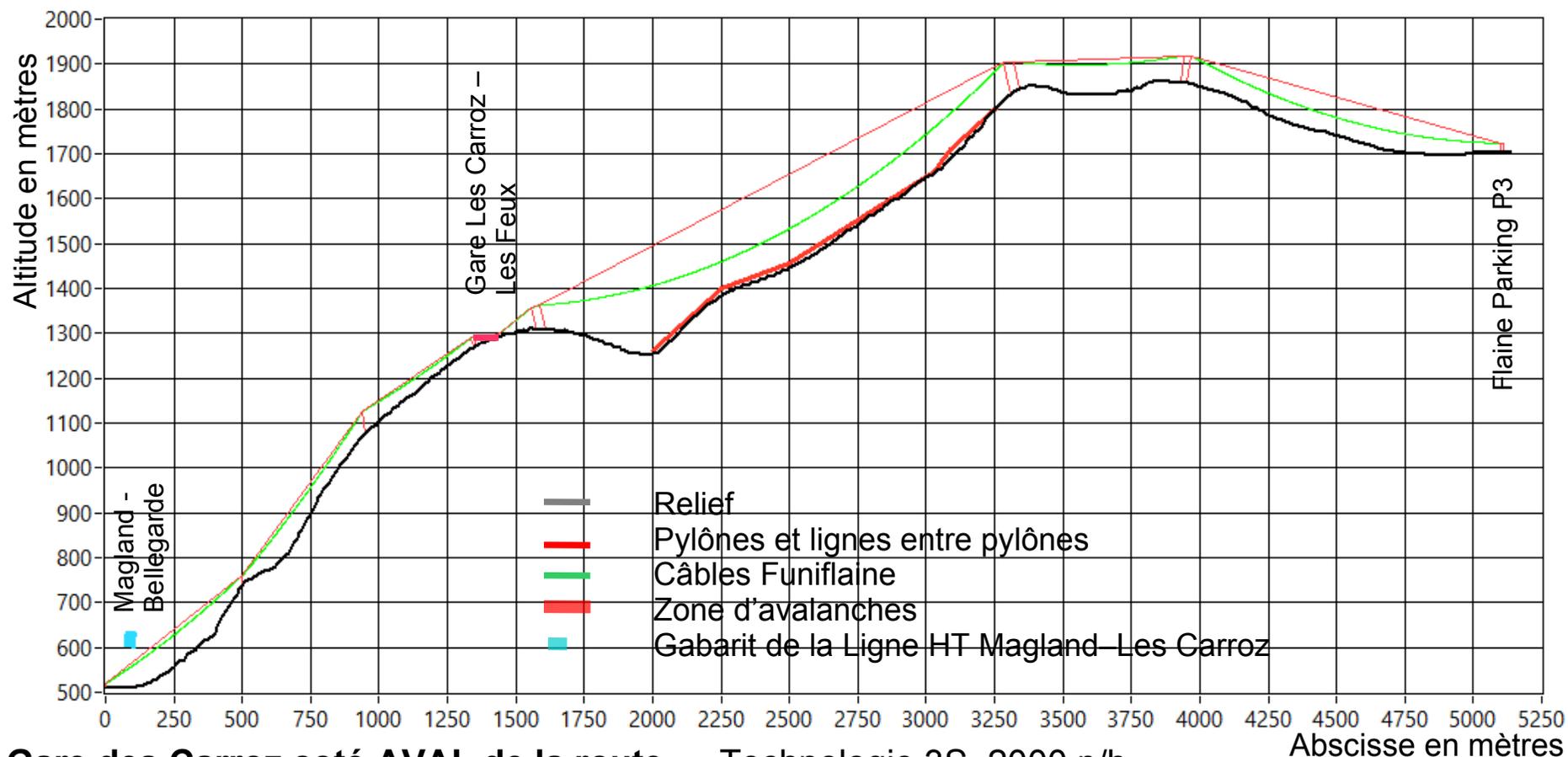
Abscisse en mètres

La traversée sans pylône de la zone d'avalanches est tout à fait hypothétique.

Simulation avec pylônes de 70m de haut, de part et d'autre des **tracés historiques d'avalanches, hypothèse optimiste**. Résultat : Flèche 70m et hauteur de survol 50m.

La zone rouge n'est pas déterminée, en général elle déborde le tracé des avalanches répertoriées, ce qui rendrait ce tracé impossible, avec un pylône aval plus bas et une portée (donc une flèche) accrue.

8-Tracé des Asso (19) : Magland – Les Carroz – Flaine P3



Gare des Carroz coté AVAL de la route. Technologie 3S, 2000 p/h

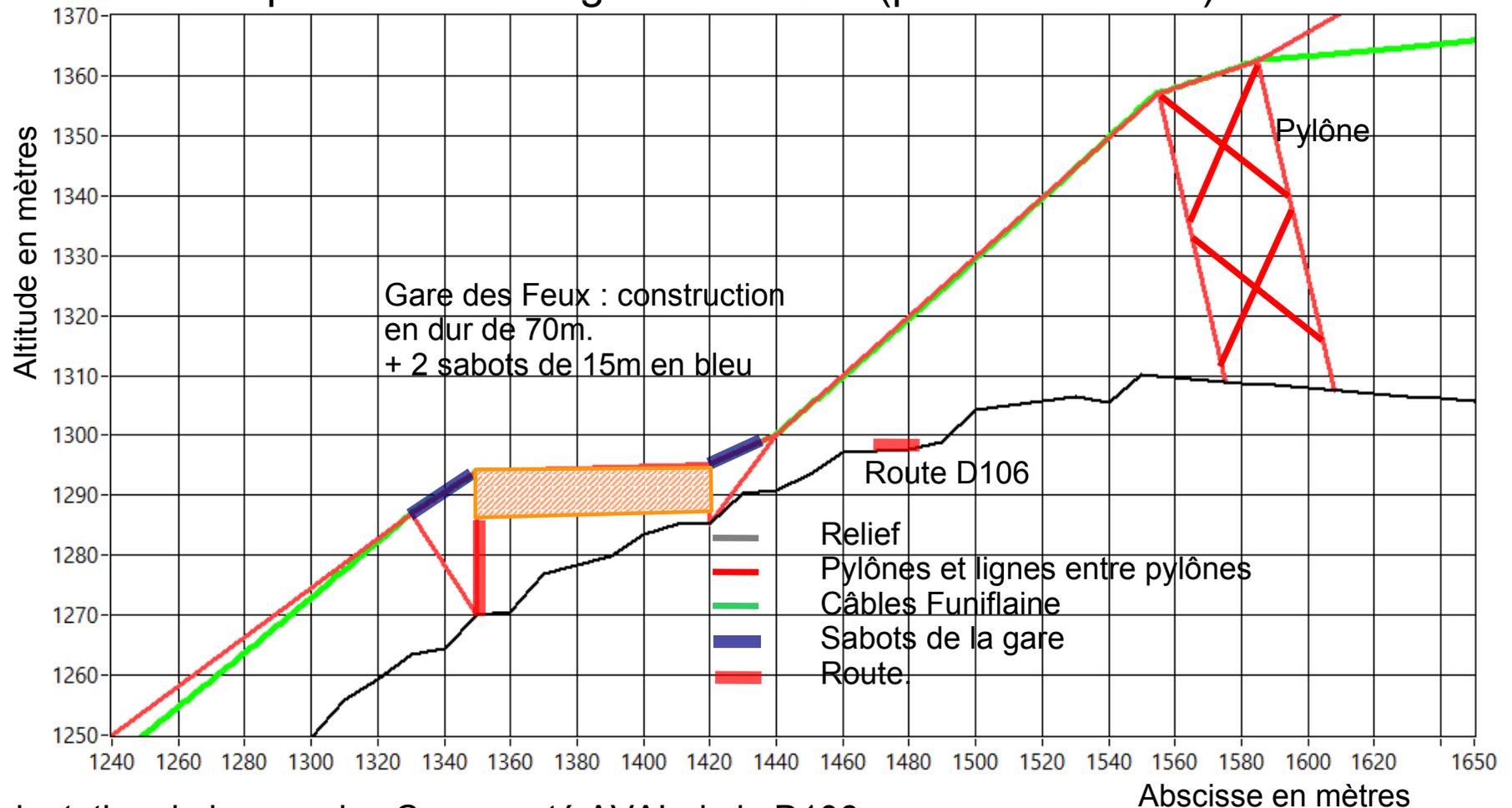
Traversée en survol de la zone d'avalanches de l'Arbaron (avec pylônes de 70m de part et d'autre) :
Ce tracé est un point clé de notre proposition. Flèche 120 m et hauteur de survol 90 m.

La hauteur de survol est satisfaisante, est pourrait être réduite.

Voir Annexe 2.

9-Tracé des Asso (19) : Magland–Les Carroz–Flaine P3

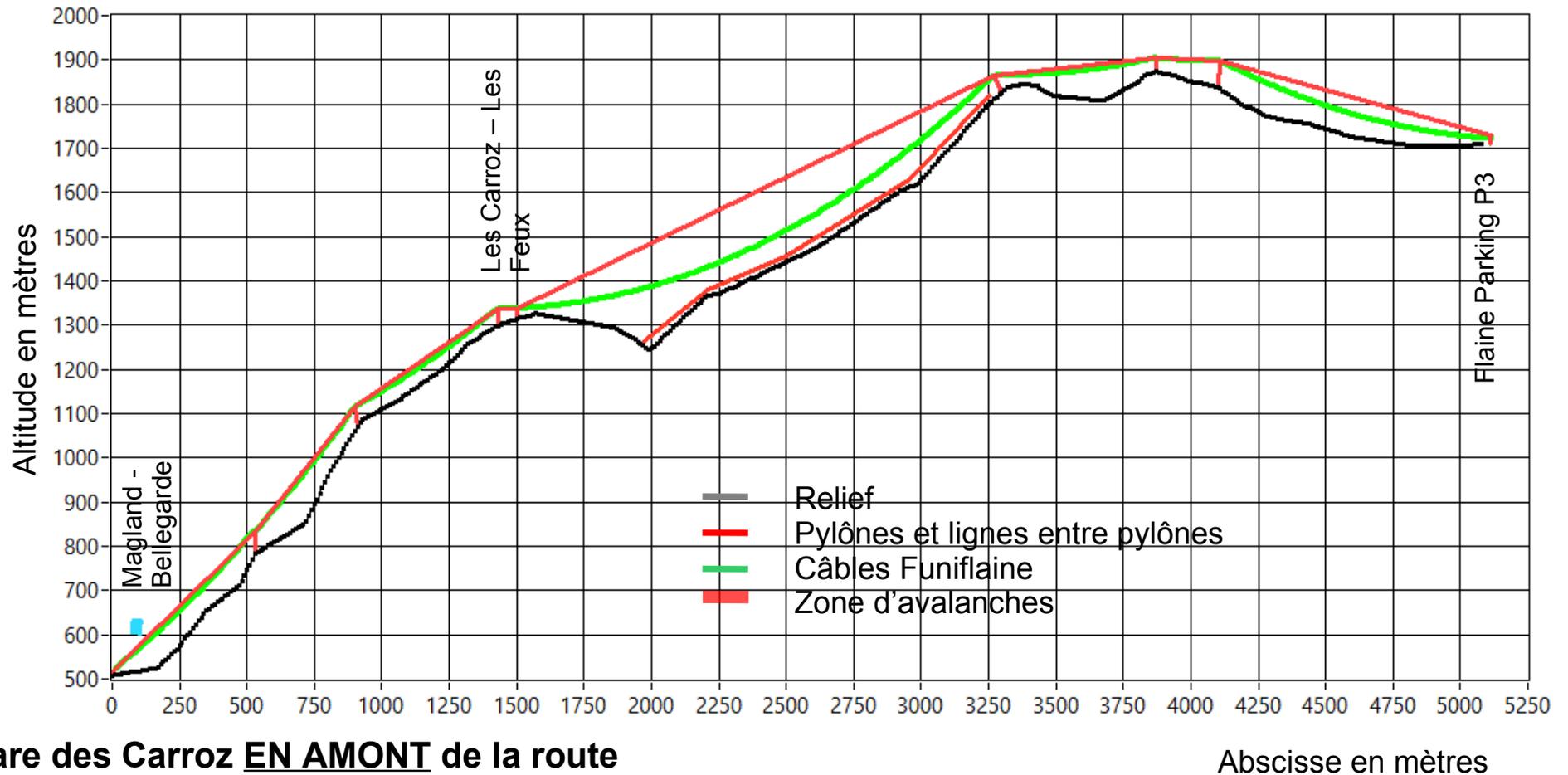
Implantation de la gare des Feux (position en aval).



Implantation de la gare des Carroz coté AVAL de la D106

Avec les dimensions de gare que nous avons relevé, 70m pour la partie en dur et 15m pour chaque sabot, la hauteur est de 25 à 30 m entre sol et câbles coté aval.

10-Tracé des Asso (17) : Magland–Les Carroz–Flaine P3

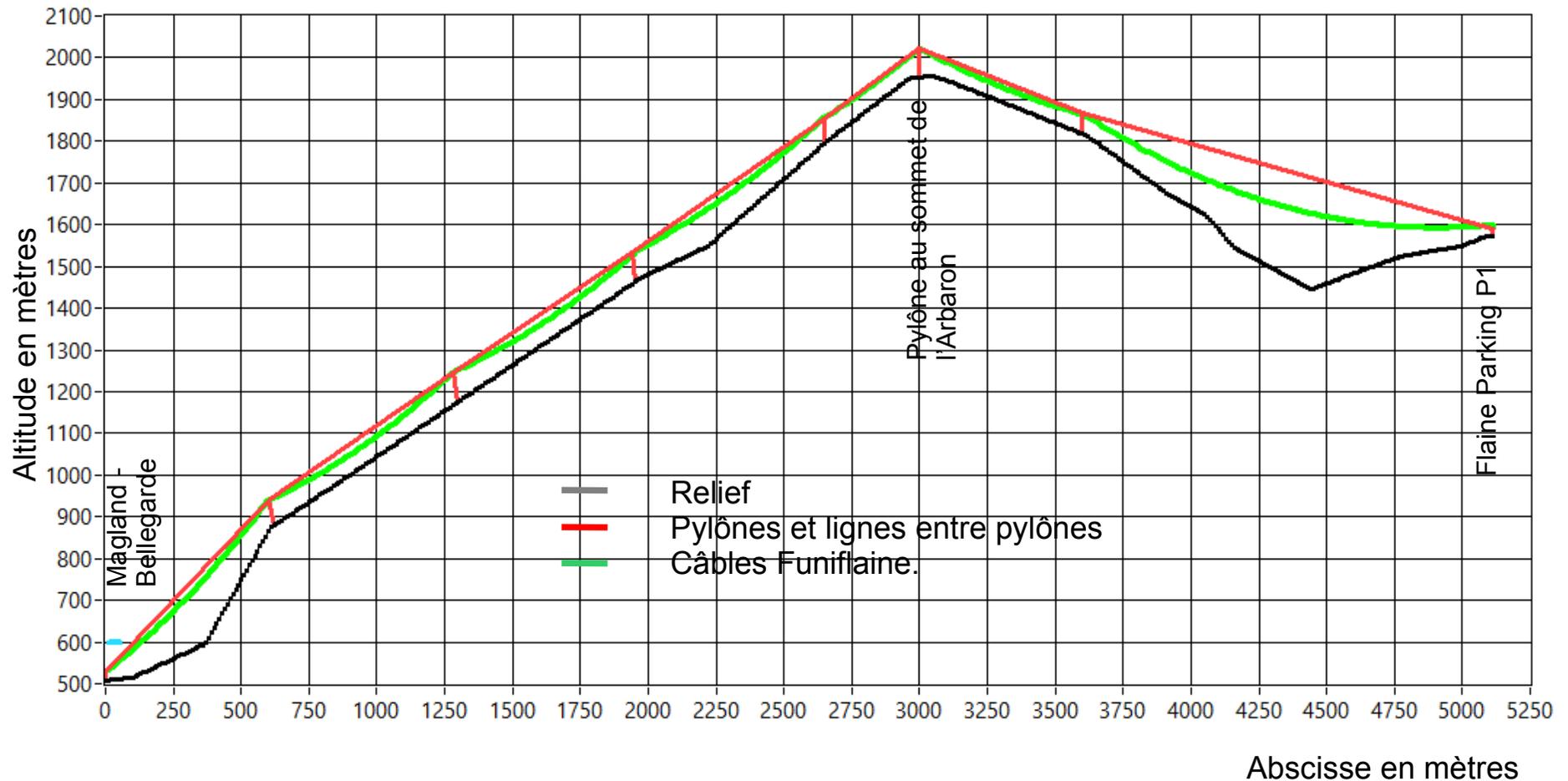


Gare des Carroz EN AMONT de la route

Technologie 3S, 2000 p/h

Flèche 120 m et hauteur de survol 75m. On retrouve des caractéristiques identiques à celles du tracé 19 si on met un pylône supplémentaire à l'abscisse 1750 m, ce qui ne semble pas utile. Voir Annexe 2

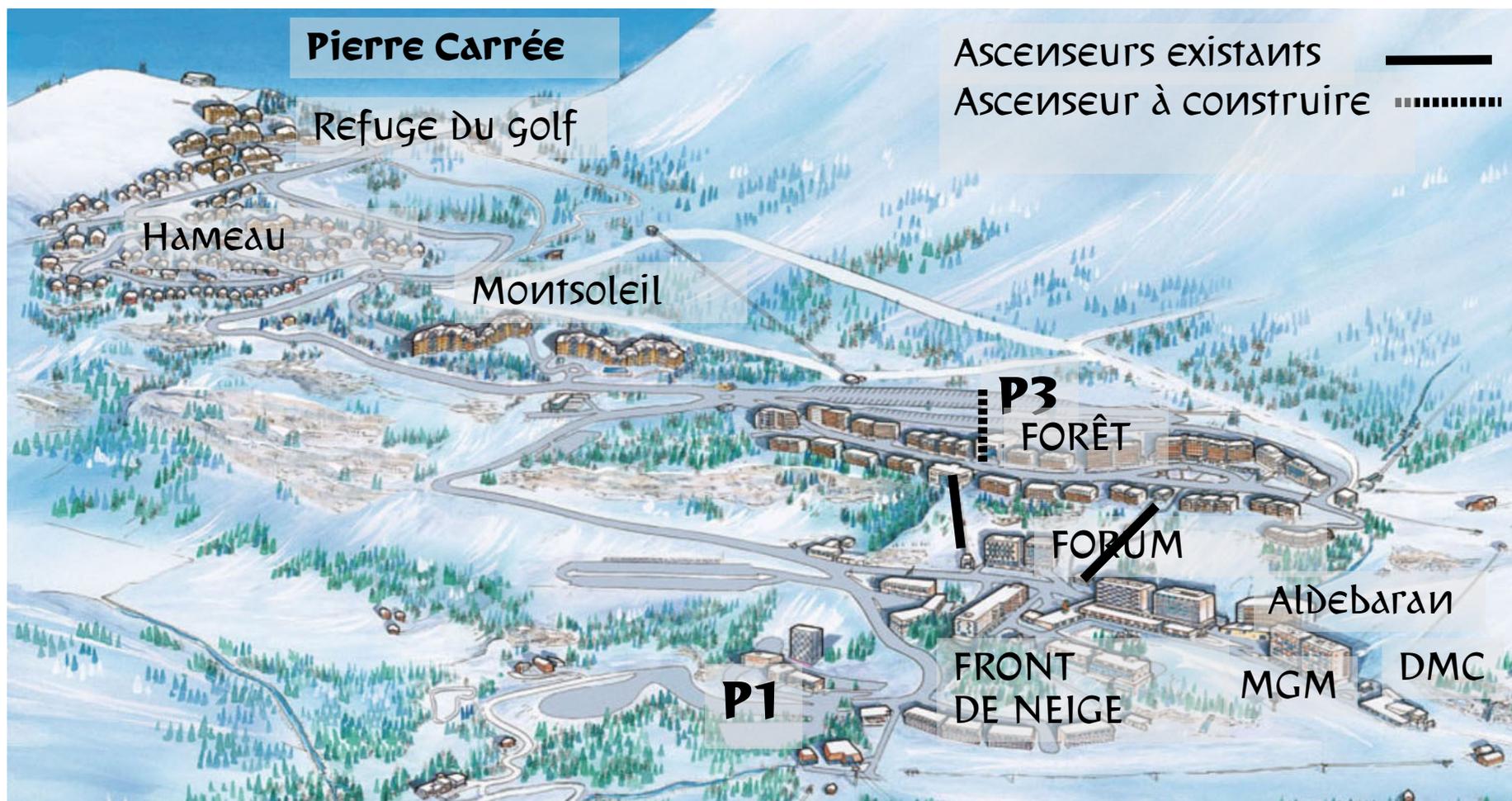
11-Tracé (22) : Magland–Flaine P1 direct



Technologie 3S, 2000 p/h

Le relief est favorable pour le passage de la grande portée, de 1500 m environ à l'arrivée à Flaine.

12-Présentation en perspective des gares à Flaine



On voit le caractère excentré de la gare sur le parking P1, et la position plus centrale du parking P3 (surtout en altitude)

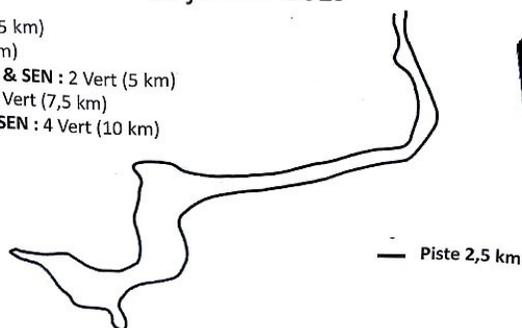
Les activités hivernales de Pierre Carrée, que nous voulons conserver



44^{eme} Grand Prix d'Agly
Site de Pierre Carrée – Flaine
13 janvier 2019

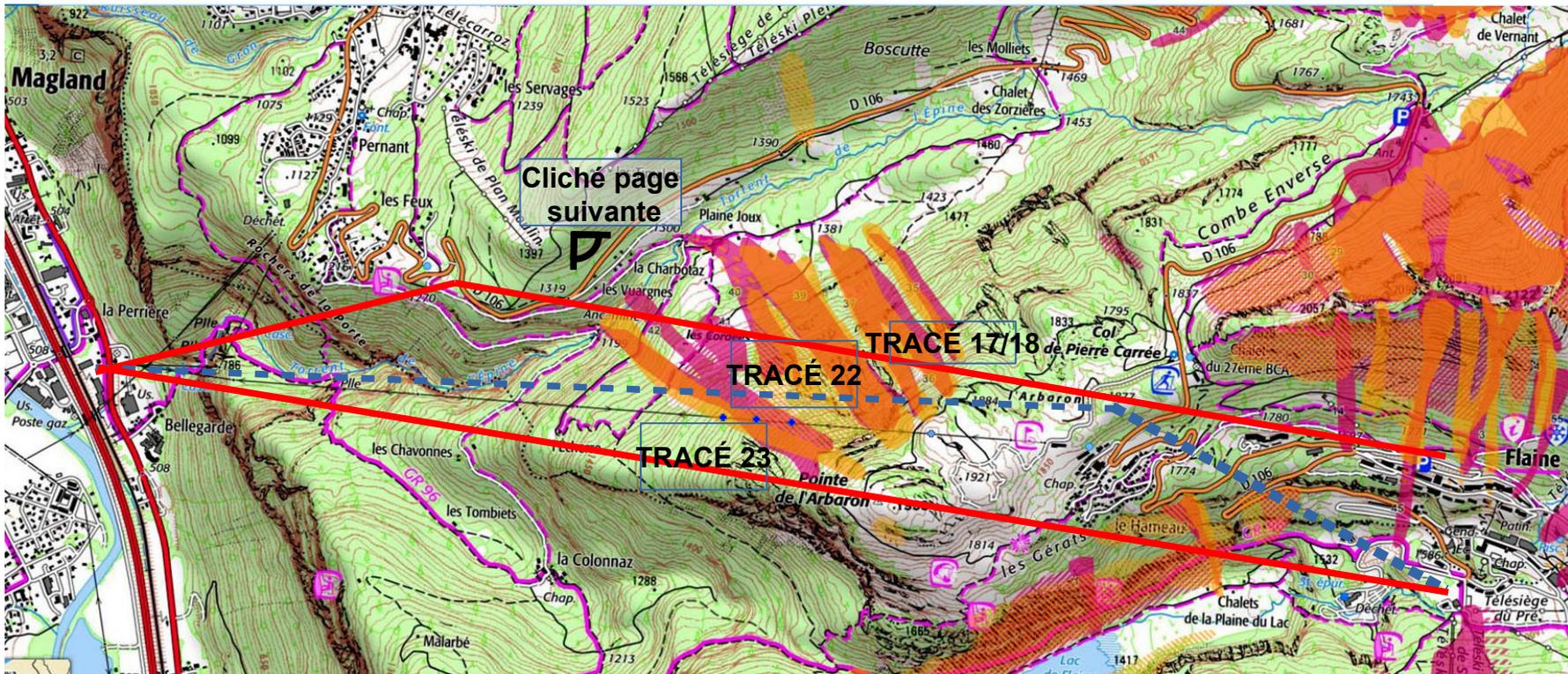


Hommes U17, U20 & SEN : 2 Vert (5 km)
Hommes U17 : 3 Vert (7,5 km)
Hommes U20 & SEN : 4 Vert (10 km)



1- Le club d'Agly à l'entraînement, vers le 1^{er} décembre 2018.
2 et 3 : Grand Prix d'Agly, avec 350 partants de 20 clubs différents.

14-Tracés, avec Avalanches Historiques



Voir en complément la perspective page suivante, et les explications dans les parties 1 et 3 du dossier.

15-Vue en perspective de la zone d'avalanches de l'Arbaron



Cette perspective montre un relief impressionnant au niveau des risques d'avalanche (avec 5 avalanches répertoriées, 10 habitations endommagées ou détruites, 1 mort).

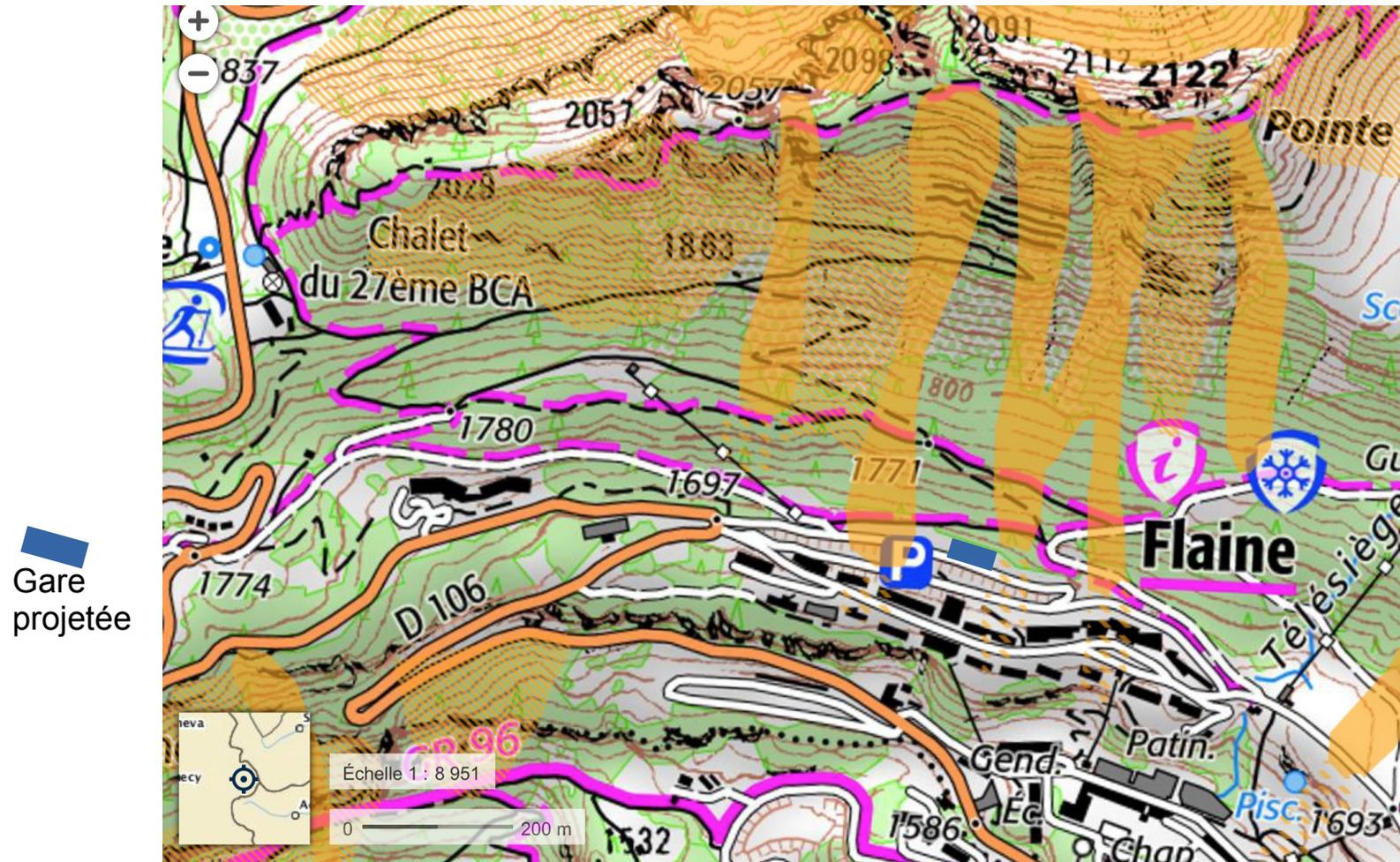
Le tracé du Syndicat est plus exposé que la ligne électrique car il est plus en aval.

Pylônes de la ligne électrique de l'Arbaron



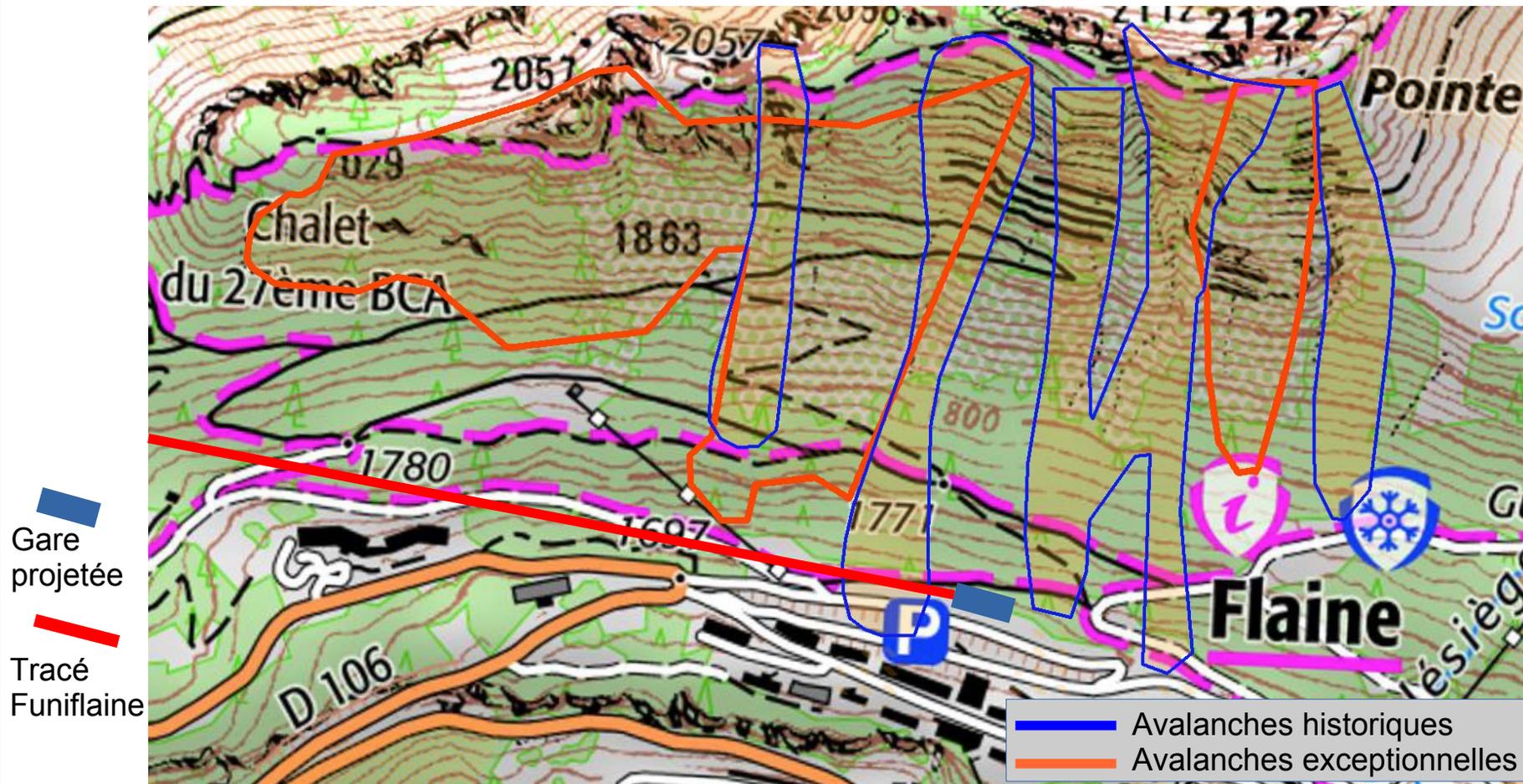
Les 3 premiers pylônes sont dans le tracé des avalanches historiques. L'étrave du 1^{er} pylône est celle qui a dévié une avalanche en 1981, détruisant 2 habitations.

Carte de Localisation des Phénomènes d'Avalanche – Parking P3



L'emplacement proposé pour la gare n'a jamais eu d'avalanche.

Carte de Localisation des Phénomènes d'Avalanche – Parking P3



L'emplacement proposé pour la gare n'a jamais eu d'avalanche.
Les avalanches passées semblent avoir été guidées par le relief.

Perspective du versant Sud de Flaine – PPRNa de Flaine



Gare projetée
sur le P3

Les faces Sud de la Pointe de Véret, les N° des avalanches sont ceux de la CLPA

On voit la grande quantité de paravalanches au-dessus du P3, et le relief de ce versant.

Vue en perspective du versant Sud de Flaine



Gare projetée
sur le P3

On voit la grande quantité de paravalanches au-dessus du P3, et le relief de ce versant.

Partie 3 : Notre Bilan de la concertation

Table des matières

3- Notre bilan de la concertation.....	1
3.1- La phase de Concertation.....	1
3.1.a- Présentation générale du Syndicat à chaque réunion.....	1
3.1.b- Echanges sur le tracé Magland-Les Feux – Flaine P3.....	2
3.1.c- Argumentation détaillée sur les avalanches sur le parking P3 et sur l’Arbaron.....	5
3.1.d- Parkings à Magland.....	5
3.1.e- Gare du Funiflaine à Magland.....	6
3.2- Critique du « Bilan de la concertation » du Syndicat du 10 mai 2019.....	6
3.2.a- Appréciation globale du projet par le Syndicat.....	6
3.2.b- Nous approuvons les grands objectifs énoncés pour le projet, mais pas le projet.....	7
3.3- Contre-vérités du Syndicat lors des réunions de concertation.....	9
3.3.a- Magazine Haute-Savoie Mag 172 de Nov et Dec 2018.....	9
3.3.b- Contre-vérités exprimées durant la Concertation.....	9
3.4- Autres points.....	10

3- Notre bilan de la concertation

3.1- La phase de Concertation

3.1.a- Présentation générale du Syndicat à chaque réunion

Il y a eu 3 réunions de concertation :

- à Magland le 4 février 2019
- aux Carroz le 11 février 2019
- à Flaine le 18 février 2019
- après une réunion d »information préalable le 8 janvier 2019 à Flaine.

La présentation du Syndicat Funiflaine à chaque réunion, a eu un aspect politique et clientéliste, insistant sur le montant des subventions réservées pour le projet, environ 55 M€.

« *La Région alloue un budget de 20 M€, double de celui alloué à chacun des 5 projets de Savoie* ». On suppose que Gilles Chabert qui représente le Conseil Régional lors des présentations de Savoie explique que les projets de Savoie ont 50 M€ pour seulement 20 M€ en Haute Savoie.

La présentation inclut une énumération très large et non justifiée de tous les avantages du projet, mais sans aucun détail, en particulier sur la clientèle attendue, pour laquelle le projet est dimensionné.

On a bien entendu : les skieurs à la journée, les locations, les collégiens, les Chasseurs Alpains, les employés de Flaine...

On ajoute à cela l’interdiction probable des Tour Operators et des camions, remplacés par la capacité probable de transport du fret du Funiflaine.

Nous sommes très sceptiques sur tous ces avantages pour les raisons suivantes :

- le départ du Funiflaine est éloigné de la gare SNCF de Magland, d’où rupture de charge.

- la gare d'arrivée à Flaine est excentrée pour les piétons (rupture de charge, navette routière obligatoire, avec sans doute un temps d'attente et un temps de trajet significatifs.)
- des centaines d'employés de Flaine résident aux Carroz. S'ils prennent leur voiture, ils ne s'arrêteront pas à Pierre Carrée pour prendre le Funiflaine, car ils sont pratiquement arrivés, et il n'y a pas de parking à Pierre Carrée.
- la gare de Pierre Carrée est à Flaine, entre les Domaines Skiabiles de Flaine et des Carroz, hors de ces Domaines Skiabiles, avec un mauvais accès des deux côtés. L'accès au Ski-Massif Partiel via Pierre Carrée (19 min.) est nettement plus long que via une gare aux Carroz (6 min.).
- les Chasseurs Alpains à Pierre Carrée sont quelques dizaines, et les collégiens à Flaine de l'ordre de la dizaine. On est très loin d'un flux de passagers pour un Transport Public. Le Hameau (80 chalets) est toujours desservi en navettes sans apport du Funiflaine (sauf pour le retour skieurs).

Un point important est le choix de la technologie de remontée mécanique, le 3S, qui est certainement la plus performante, mais aussi la plus chère et la plus intrusive à l'installation et dans le paysage. Le Syndicat ne présente pas d'analyse comparative avec d'autres solutions pour justifier son choix. Nous pensons que le 3S est surdimensionné et qu'il risque d'hypothéquer le projet en coût d'exploitation, ou lors de sa phase de réalisation, en empêchant la réalisation d'éléments essentiels tels qu'un ascenseur entre la gare du parking P1 et le centre de Flaine. Pour nous, la priorité est le tracé et la clientèle, nous reviendrons plus tard sur la technologie de remontée mécanique qui n'a pas été abordée durant la concertation.

Les associations ont eu la possibilité de présenter leur point de vue en 3 diapos, durant quelques minutes à chaque réunion.

Nous distribuons à l'entrée de chaque réunion un Flyer présentant nos arguments, ou une réponse aux critiques de la réunion précédente.

Pour clarifier la présentation, nous présentons ci-après les échanges sur chaque thème, durant les 3 réunions de concertation.

3.1.b- Echanges sur le tracé Magland-Les Feux – Flaine P3.

Présentation sous forme d'évènements successifs

Nous avons présenté notre proposition de tracé à Christian Monteil en réunion le 3 décembre, puis durant les 3 réunions de concertation.

Pas de détour

04-02-2019 - Christian Monteil dit qu'il n'est pas possible de faire un détour en passant par Les Carroz, l'augmentation du temps de parcours ferait perdre au Funiflaine sa compétitivité par rapport à la voiture.

Il y a amalgame avec le tracé de 2015 qui avait 5 gares, dont 2 aux Carroz, et qui présentait en effet un temps de parcours bien supérieur. Cependant, le Syndicat a continué à faire cet amalgame dans le bilan de la concertation, et jusque dans une interview de TV8 fin mars 2019.

Il n'était pas possible de répondre sur le moment lors de la première réunion de concertation à Magland, mais Régis Lardennois explique à la fin de la réunion à Christian Monteil que le tracé que nous proposons est plus court que celui du Syndicat. Christian Monteil répond que cela ne compte pas car notre tracé ne va pas au même endroit (pour lui l'objectif est le parking P1, pas la station de Flaine, bizarre pour un Transport Public).

Les risques d'avalanches

04-02-2019 - Martial Saddier indique qu'il n'est pas question de faire arriver le Funiflaine dans une zone avalancheuse. Si le Syndicat prenait cette décision, la Région se retirerait du projet.

11-02-2019 : Mr le Sous-Préfet, représentant le Préfet, vient à la rescousse du Syndicat et déclare que jamais la Préfecture n'acceptera la construction d'une gare dans une zone rouge.

18-02-2019 : une réponse est donnée à Mr le Sous-Préfet avec une lecture approfondie du **Règlement Xa du PPRNa** qui autorise les dérogations pour les infrastructures de Services Publics.

Cette réponse est donnée dans les 3 diapos que nous présentons. Elles ont été communiquées au Syndicat plusieurs jours avant, et avaient été communiquées au Sous-Préfet.

En même temps, avant la réunion, nous distribuons un document qui montre que le tracé du Syndicat Funiflaine ne peut pas être réalisé sans une dérogation de la Préfecture pour installer un pylône dans une zone avalancheuse récurrente et particulièrement puissante : 5 avalanches répertoriées, 10 maisons endommagées ou détruites, et décès d'un skieur.

Nos simulations montrent qu'un survol de la zone avalancheuse, de 1100m de longueur, sans mettre de pylône est hypothétique.

Cette zone étant non constructible, elle n'est pas couverte par un règlement PPRN. Sur demande de construction, une analyse de risques sera réalisée et une zone rouge certainement définie, généralement un peu plus large que la trace des avalanches répertoriées.

Sur le parking P3, le lieu que nous proposons pour la gare du Funiflaine se trouve à 50m en contrebas d'avalanches passées, mais n'a jamais eu d'avalanche répertoriée.

Si la Préfecture prend une petite marge dans la définition de la zone rouge par rapport aux tracés d'avalanches, le tracé du Syndicat sans pylône devient impossible, même avec utilisation de pylônes de grande hauteur. En revanche, si la Préfecture ne prend aucune marge dans la définition de la zone rouge par rapport aux avalanches répertoriées, le tracé du Syndicat est peut-être possible avec des pylônes de très grande hauteur, au moins 70 ou 80m. Ce serait particulièrement inesthétique, et poserait le problème de l'impartialité de la Préfecture dans le projet avec 2 poids 2 mesures (dans ce cas l'emplacement visé pour la gare en P3 ne devrait plus être en zone rouge, cf. le syndrome de Vaujany, voir le chapitre 9.2 Partie 1).

Mr le Sous-Préfet, qui n'a pas lu notre document et n'a pas non plus été informé des avalanches de l'Arbaron, répond qu'une condition à l'autorisation de dérogation est qu'il n'y ait pas de solution alternative. « Le tracé proposé par le Syndicat ne passe pas en zone rouge, et donc votre proposition ne peut qu'être rejetée. »

-Nous sommes déçus du fait que Mr le Sous-Préfet ne fasse pas de différence entre un Transport Public qui dessert une population et s'arrête au centre d'une agglomération, et un autre Transport qui dessert une population très réduite et nécessite une navette pour y accéder.

-Par ailleurs, cette zone d'avalanches est bien connue dans la commune, et le Syndicat ne pouvait l'ignorer. Le tracé du Syndicat ne traverse pas de Zone Rouge car la zone est non constructible, et la Préfecture n'a pas (encore) élaboré de règlement à son sujet. Monsieur le Sous-Préfet peut-il ignorer cette situation ?

Autres critiques faites du tracé Magland/ Carroz-Les Feux/ Parking P3, durant les 3 réunions :

1- il faut cohabiter avec les lignes électriques à Magland (à coût minimal).

2- le foncier pour la gare des Carroz-Les Feux n'est pas disponible

3- la Gare des Feux doit être très haute pour passer le talus de la route

4- il n'y a pas de place aux Feux pour un parking.

Nos réponses :

- 1-Nous avons en effet omis le passage des 3 lignes électriques de Magland dans notre demande du mois d'octobre 2018, mais cela a ensuite été pris en compte et communiqué au Syndicat début janvier 2019, avant la concertation.

- 2-Le foncier de la zone des Carroz-Les Feux appartient à la commune !

- 3-La route départementale a en effet des talus d'au moins 5m de hauteur en amont et en aval, et cela peut avoir un impact. Nous avons hésité ; dans les 4 tracés présentés avec une gare aux Carroz-Les Feux, 2 étaient envisagées avec la gare en aval de la route et 2 en amont.

Il y a aussi à prendre en compte le déboisement, la distance au centre des Carroz, et l'altitude de départ pour le passage de la combe des Molliets, avec une portée de 1700m. Nous n'avons pas tous les éléments, notamment le balancement des câbles en hauteur, la hauteur minimum de survol du sol dans les zones d'avalanches, sans oublier le prix. (ces manques d'information concernent aussi le projet du Syndicat, et sont plus critiques).

Nous ne pouvons pour le moment que faire un tableau comparatif.

	Gare en aval de la route.	Gare en amont de la route.
Hauteur, et altitude de départ pour la grande portée qui suit	La partie en dur de la gare a probablement une hauteur de 25 à 30m coté aval. Pour la grande portée de 1700m qui va à Pierre Carrée, la gare est suivie d'un pylône qui peut être très haut si nécessaire. Avec des pylônes de 85m, on passerait à 105 m au dessus du sol dans la Combe Enverse.	La gare a une hauteur de 25/30m coté aval, qui pourrait être diminuée avec un pylône supplémentaire coté amont. La hauteur de sortie de la gare est également le début de la grande portée qui suit, ce qui est moins favorable en hauteur de survol, sauf à ajouter un pylône (comme ci-dessus).
Trajet des navettes avec le centre des Carroz.	C'est le plus favorable.	Il y a plusieurs minutes de trajet en supplément pour les navettes.
Déboisement	C'est déjà pratiquement déboisé.	C'est à déboiser.

- 4-Nous n'avons pas demandé de parking important à la Gare Les Carroz-Les Feux. Il y a de nombreuses navettes aux Carroz et on peut fonctionner avec peu de parkings.
 - Il faut un parking pour les employés de Flaine ne pouvant pas prendre les navettes pour des raisons d'horaire.
 - On peut réguler la route de Flaine aux Carroz, limitant son accès dans certaines conditions, il faut pour cela un petit parking au prix dissuasif .
- Note : le tracé du Syndicat ne permet pas de réguler aux Carroz l'accès à la route de Flaine, en disant aux conducteurs : allez prendre le Funiflaine à Magland ! Il est invraisemblable qu'on s'interdise cette possibilité.**

Tracés avec des virages

Martial Saddier a indiqué qu'un tracé sans gare à Pierre Carrée nécessiterait la construction d'une autre remontée pour desservir le Hameau, et que la multiplication des pylônes dégraderait le paysage de Flaine.

Il y a là beaucoup à dire.

La desserte du Hameau est pour nous purement une question de Domaine Skiable, le projet du Syndicat n'apporte rien aux piétons et ne supprime pas les navettes routières.

Dans le plan du Syndicat, le nombre de navettes est augmenté de façon importante, Flaine étant desservi à la fois depuis la gare du P1 et depuis celle de Pierre Carrée. Cela ne change rien pour le Hameau.

Martial Saddier oublie de dire que **la technologie 3S a des infrastructures énormes** au niveau des pylônes et surtout des gares, et que l'impact sur le paysage et l'environnement est monumental. Nous sommes particulièrement inquiets pour l'impact de la gare du P1 sur la vue de l'immeuble classé « Le Flaine » emblématique de la station (imaginons la gare des Prodains sur le P1 !), et pour Pierre Carrée c'est pire car c'est une double gare !

Il y aurait un avantage sur ce plan également à utiliser une technologie plus légère, en plus du prix. Aux Feux la gare n'est pas sur une crête et est moins visible qu'à Pierre Carrée. Avantage esthétique.

Martial Saddier a assuré qu'il n'y aurait pas de pylône entre Pierre Carrée et le parking P1. Nous estimons qu'un pylône proche des terrasses d'Hélios est nécessaire, Martial Saddier n'a pas bien regardé le relief.

Avec le tracé Magland/Les Carroz-Les Feux/ Flaine P3, il y aurait probablement une seule navette routière de plus qu'actuellement, pour desservir le front de Neige, la desserte de Montsoleil et du Hameau se faisant à contre-courant des flux de skieurs avec les navettes actuelles.

Nota : la gare 3S de Pierre Carrée défigurera totalement le paysage de Flaine, et il est probable que la gare amont du TC annoncé entre Les Molliets et Pierre Carrée soit visible depuis Flaine et aggrave encore la situation

3.1.c- Argumentation détaillée sur les avalanches sur le parking P3 et sur l'Arbaron.

La gare d'arrivée que nous proposons sur le parking P3 se situe en zone rouge, avec le **Règlement Xa** qui a force de loi.

Au plan administratif, le Règlement Xa interdit toute construction, avec une possibilité de dérogation pour les Services Publics (donc les Transports Publics), sous réserve qu'il n'y ait pas de solution alternative, et d'une analyse technique sur la base d'un dossier fourni.

Nous pensons qu'une dérogation est possible car :

- il n'y a jamais eu d'avalanche sur le lieu proposé pour la gare
- depuis 50 ans, le terrain, largement fréquenté, a été considérablement modifié, avec plantation d'une forêt, mise en place de paravalanches, et déclenchement d'avalanches en période de risque.

Monsieur le Sous-Préfet a déclaré qu'une dérogation était impossible en raison de l'existence d'un tracé alternatif, celui proposé par le Syndicat, et qui ne nécessite pas de construction en zone rouge.

Nous nous élevons contre ces deux affirmations :

- le tracé du Syndicat ne dessert pas de zone de population (200 habitants à Flaine)) et nécessite une navette pour aller au centre de la station de Flaine. Ce n'est pas un Transport Public, c'est pour cela que nous avons étudié un tracé alternatif, avec des habitants.
- le tracé du Syndicat survole sur 1100m une zone d'avalanches récurrentes citée 5 fois dans le **PPRNa**, avec destructions multiples et 1 décès. La zone non constructible n'est pas règlementée.

A notre avis, il sera indispensable de placer un pylône dans cette zone.

Le projet de construction conduira à la réalisation d'un règlement PPRN, et, à priori à la création d'une zone rouge probablement un peu plus large que les traces d'avalanches répertoriées.

Noter que le tracé que nous proposons survole la même zone d'avalanches, mais en raison du relief, les câbles se situent à une hauteur d'environ 90m au-dessus du sol.

Nous considérons que dans une vision orientée « risques », l'intérêt du public penche nettement vers le tracé que nous proposons :

- cela n'empêche pas de prendre des mesures de protection constructives,
- le service apporté au public est incomparablement meilleur, et réduit les risques liés à la route.

3.1.d- Parkings à Magland

Il y a 2 difficultés : d'une part un nombre de places non cohérent avec les objectifs de clientèle venant à Magland en voiture individuelle, et d'autre part la possibilité de les réaliser.

- Il est prévu un parking de 800 places, très peu par rapport à la capacité de l'appareil prévu. Les comptages de voitures au col de Pierre Carrée ont montré jusqu'à 7000 véhicules/jour le samedi. On suppose que cela cumulait les 2 sens.

Par ailleurs, il y a actuellement à Flaine 1550 places de parking publics, plus 188 réservées uniquement au personnel de la station (il y a en moyenne plus d'un occupant par voiture).

- La réalisation de places de stationnement complémentaires nécessitera un investissement du délégataire, qui sera financé par la billetterie. Sans compter le besoin d'espace constructible.

Il est intéressant de faire une comparaison avec le parking des Prodains qui a une capacité comparable, et dont la remontée 3S a un débit comparable avec celui visé pour le Funiflaine.

La différence est que la plupart des clients des Prodains viennent de Morzine, (2800 habitants, 23000 lits), avec un large usage de navettes, ce qui ne sera pas le cas du Funiflaine. On aurait la même situation à la gare des Feux, avec une arrivée de voyageurs depuis les navettes des Carroz.

3.1.e- Gare du Funiflaine à Magland

Il y a 3 problèmes principaux :

- la correspondance avec le réseau ferroviaire, que ce soit à la gare de Magland qui est environ à 700 m de la gare du Funiflaine, ou à la gare de Cluses, seul arrêt programmé des TGV en double

longueur, qui est à environ 7 km. La SNCF ne veut pas arrêter les TGV dans toutes les gares, et la gare de Magland étant trop courte pour accueillir les TGV de 2 éléments, les usagers du TGV devront souvent transiter par la gare de Cluses.

- le trafic routier dans l'agglomération de Magland, déjà très chargé. Des solutions ont été proposées par les habitants : rendre l'A40 gratuite au niveau de Magland, réaliser des arrêts bus sur l'autoroute, et le Syndicat envisage aussi un accès routier depuis l'échangeur A40 de Sallanches.
- certains habitants veulent « rester chez eux », dans une agglomération en grande partie non constructible en raison du risque d'inondation. Ils ne veulent pas d'une augmentation du prix de l'immobilier, ou que la construction d'infrastructures liées au Funiflaine rendent impossible le logement des habitants sur place. *Cela relève d'un choix politique au niveau de la commune.*

Il serait logique que se crée à Magland, à proximité du Funiflaine, une résidence touristique, qui bénéficierait du Funiflaine en semaine (et en augmenterait l'usage). Malheureusement, l'endroit est mal choisi en raison de l'étroitesse de la vallée, de l'importance des zones inondables, sans parler de la pollution de l'air (qui semble diminuer avec les plans d'amélioration en cours) et des réticences locales.

Une telle construction, avec une plus large desserte du massif (à partir des Carroz) serait peut-être à même d'augmenter l'intérêt de la SNCF pour déplacer la gare de Magland et la rendre compatible avec les TGV à 2 éléments.

3.2- Critique du « Bilan de la concertation » du Syndicat du 10 mai 2019.

Ce document est fourni annexe A4.

3.2.a- Appréciation globale du projet par le Syndicat

Extrait : « Les avis se sont exprimés majoritairement en faveur du projet en soi et du tracé préférentiel présenté à la concertation. Les arguments avancés pour le justifier portent sur les points suivants :

- *Un nouvel accès à la station de Flaine, et plus largement au Grand Massif, plus écologique et plus rapide en proposant une véritable alternative à la route ;*
- *Un tracé optimisé Bellegarde-Pierre Carrée-Flaine ;*
- *Un mode de transport confortable et sécurisé, en toutes saisons et pour tous publics.*

Les acteurs politiques et professionnels se sont largement prononcés en faveur du tracé préférentiel.

Les avis minoritaires portent sur le choix du tracé qui a fait l'objet de contre-propositions de tracés alternatifs venant d'associations locales. »

Notre réponse :

-Une phase de concertation n'est pas un référendum donnant quitus au maître d'ouvrage, mais au contraire un échange d'idées pour améliorer le projet et réduire le risque d'être recalé lors de l'enquête publique.

-Il n'a pas été tenu compte de nos demandes et de nos suggestions structurantes pour le projet, nous sommes totalement opposés au projet présenté, et ferons part de nos remarques formelles et techniques lors de l'enquête publique, et même avant ou après.

-Le caractère systématique des contre-vérités énoncées lors de la concertation rend caduque toute conclusion sur les comptages. Voir annexe 1.

-Le Syndicat devrait réaliser que les associations locales, et les élections, peuvent faire entendre la voix de beaucoup d'habitants, et que le projet ne se fera pas sans le soutien des habitants.

3.2.b- Nous approuvons les grands objectifs énoncés pour le projet, mais pas le projet

- Le Funiflaine ne peut pas être limité à Flaine car il y a là trop peu d'habitants
- Il est impossible de réaliser un transport apportant un service au public sans desservir également la station des Carroz où se trouve la plus grande partie de la population locale.

Avec le tracé proposé, il n'y a pas de public concerné pour le Funiflaine en tant que Transport Public !

- Nous ne sommes pas convaincus de l'intérêt économique du transport de déchets.

La desserte proposée condamne le projet qui n'aura pas assez de clients, et aura donc un problème d'équilibre d'exploitation. Le projet perd aussi sa justification sociale.

Nous ne voyons dans le projet du Syndicat aucune réponse à ces critiques.

En particulier, nous avons, lors de la concertation, fourni 2 tracés qui sont plus courts (en longueur de câble) que le projet du Syndicat : un tracé par Les Carroz, et un tracé direct passant au sommet de l'Arbaron et survolant la plaine du lac. Comment le Syndicat peut-il dire qu'il a choisi le trajet le plus court ?

Par ailleurs, le projet est totalement orienté Remontée Mécanique **d'accès à un Domaine Skiable**, et promotion immobilière à Pierre Carrée, ce qui sort des critères des Ascenseurs Valléens.

Tracé Magland / Pierre Carrée / Flaine :

- Pierre Carrée a 0 habitants (et quelques dizaines de chasseurs alpins).
- Flaine a environ 200 habitants (pour 12 000 lits).
- Les habitants de Magland se déplaçant régulièrement à Flaine sont peu nombreux, au plus quelques dizaines/jour.

Comment appeler cela un Transport Public dans ces conditions !

Si le tracé passe par Les Carroz, le problème n'est plus du tout le même en raison :

- des 2000 habitants des Carroz, et de ses 15 000 lits.
- des trajets Domicile-Travail dans les deux sens entre Les Carroz et la Vallée
- des trajets Domicile-Travail depuis les Carroz vers Flaine.

Ref : §2.2 pages 6 / 7 Soutien par l'ensemble des acteurs politiques et professionnels.

Nous pensons qu'ils ont été éblouis par le montant des subventions qui peuvent être obtenues, sans en analyser les inconvénients et les risques :

- destruction d'activités de loisir / touristiques après un mandat municipal sans aucun investissement touristique structurant à Flaine,
- large artificialisation de la zone de Pierre Carrée,
- justification de la gare de Pierre Carrée par des arguments peu crédibles, alors que c'est un secret de polichinelle que c'est fait en vue de réaliser un projet immobilier qui n'égalera jamais le bassin de population des Carroz .

Par ailleurs, les socio-professionnels sont très dépendants des mairies pour leurs activités, et ressentent (à tort ou à raison) une pression en faveur du projet du Syndicat Funiflaine. Un seul Socio-Professionnel s'est affiché publiquement en faveur du projet.

Les habitants que nos deux associations représentent largement (plus de 400 adhérents au total, plus encore si on regarde la sphère d'influence) voient pour eux un retour négatif.

La démarche est à l'inverse de ce qui aurait dû être fait.

Au lieu de viser ce qui peut rapporter à court / moyen terme, il aurait fallu faire un projet qui apporte le plus possible aux habitants, entre les trois lieux, Magland, Les Carroz et Flaine, qui préserve le site, et on aurait alors trouvé de nombreuses retombées économiques, non seulement aux Carroz mais aussi à Flaine.

Le parti pris d'ignorer la population condamne le projet à l'échec, dans le meilleur des cas sa fréquentation insuffisante rendra son exploitation dépendante de celle du Domaine Skiable.

Sur la position des acteurs associatifs présentée au bas de la page 7 du document du Syndicat, pour nos associations :

- la desserte de la station des Carroz n'est pas seulement indispensable aux habitants des Carroz, mais aussi aux habitants de Flaine (liaison attendue et indispensable entre les Carroz et Flaine).

Le projet d'urbanisation à Pierre Carrée n'a pas attendu le Funiflaine, il est présent depuis plusieurs années, et les élus veulent profiter du Funiflaine pour le relancer. Il faut arrêter l'urbanisation.

Ref : §2.3 Pages 14 / 15 *Déroulement de la concertation*

Nous avons été ébahis par le nombre de contre-vérités exprimées par le Syndicat durant les présentations, et les réponses aux questions. Voir l'annexe A1.

Cela invalide les conséquences qui peuvent être tirées de cette concertation en nombre d'avis. De la même façon que cela a été fait dans d'autres concertations, les avis auraient dû être rendus publics, éventuellement en cachant les noms de personnes.

Ainsi, on ne sait pas sur quels critères ont été déterminés les avis favorables et défavorables.

Ref : §2.4 Pages 18 / 19 *Conclusion sur les avis favorables ou opposés*

Question :

Nos deux associations ont affiché leur soutien au projet et à ses objectifs affichés avant la concertation.

En revanche nous avons demandé des modifications au projet pour le rendre conforme à ses objectifs de Transport Public, d'Ascenseur Valléen, et de viabilité économique, sans succès.

Cela nous place-t-il parmi les opposants ou parmi les soutiens du projet ?

Ref : §2.5 Page 26

Le caractère de Transport Public d'un système de transport ne dépend pas que des conditions d'exploitation, mais aussi très largement du public desservi et de l'emplacement des gares.

Ref : §2.6 Page 31 *Règlementation des risques naturels*

Mr le Sous-Préfet est revenu le 18 février sur la déclaration citée du 11 février.

Il est bien possible d'obtenir une dérogation pour les infrastructures de Transport Public, permettant sous certaines conditions de construire en zone rouge.

Mr le Sous-Préfet a considéré que l'existence du tracé du Syndicat, exempt de risques d'avalanches, rendait impossible une dérogation de la préfecture.

Deux remarques :

- Mr le Sous-Préfet assimile deux tracés qui n'ont rien à voir en tant que Transport Public. On ne peut pas comparer un Transport Public qui dessert une population et s'arrête au centre d'une zone d'habitation, à un transport qui ne dessert pas de zone de population concernée et qui nécessite en plus de prendre une navette pour y accéder.

- le tracé du Syndicat traverse une zone d'avalanches récurrentes, sur laquelle il faudra de façon quasi inévitable construire un pylône. Le Syndicat devrait donc déjà avoir abandonné le tracé qu'il défend.

Le Syndicat dit que depuis le dernier PPRN de mai 2017 un Transport Public ne peut pas être implanté dans une zone avalancheuse, en tant qu'ERP (Etablissement Recevant du Public).

Le règlement Xa de ce PPRNa, qui a force de loi, s'applique sur le parking P3. Il interdit en effet toutes les constructions, mais prévoit explicitement des possibilités de dérogation pour les infrastructures de Service Public (donc les Transports Publics) sous certaines conditions.

Il est fondamental pour un Transport Public d'arriver au centre d'une zone d'habitation, pour qu'il soit effectivement plébiscité par le public, et cette impossibilité remettrait en cause le projet.

Sur le fond du risque encouru, rappelons que **la zone du P3** proposée **n'a jamais eu d'avalanche répertoriée**, que depuis 70 ans on a planté des milliers d'arbres, implanté des centaines de paravalanches, et qu'on y effectue des déclenchements préventifs en cas de situation à risque, en raison du nombre important de personnes qui s'y trouvent.

En revanche, la zone d'avalanche du Nord-Ouest de l'Arbaron, du tracé du Syndicat est citée à 5 reprises dans l'historique des avalanches du PPRNa, avec au total :

- 10 habitations détruites ou endommagées et
- un skieur tué.

Il faut savoir de quoi on parle !

3.3- Contre-vérités du Syndicat lors des réunions de concertation.

Nous avons été frappés par le nombre de contre-vérités mises en avant par le Syndicat Funiflaine, durant la concertation.

Nous présentons ci-après celles qui nous paraissent être les plus marquantes.

Certaines ont été répétées à plusieurs reprises, malgré un déni de notre part : soit c'est volontaire, soit les membres du Syndicat n'ont prêté aucune attention aux remarques des habitants.

3.3.a- Magazine Haute-Savoie Mag 172 de Nov et Dec 2018

Il est indiqué que le Funiflaine assure la desserte des Carroz, justement ce que le Syndicat ne veut faire à aucun prix !.

Nous avons signalé cette erreur à Christian Monteil, mais il n'y a pas eu de correctif dans l'édition suivante du magazine.

► Lancement des études pour la réalisation du Funiflaine

Ce téléporté de grande capacité (2 000 passagers/jour), assurera la liaison Magland/Les Carroz/Flaine. Le projet est porté et financé essentiellement par le Département à hauteur de 25 M€ ainsi que par la Région et l'État, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020.



Le tracé a été définitivement arrêté début 2018.



Les études préalables sont en cours et les travaux commenceront en 2021.

3.3.b- Contre-vérités exprimées durant la Concertation

Réunion du 4 février 2019

Arguments donnés par le Syndicat pour réfuter les demandes et propositions des associations :

Christian Monteil, Martial Saddier, Marc Iochum : « Le passage par Les Carroz augmente la longueur du trajet, et le temps de transport. »

Notre réponse :

C'est faux, c'est plus court en plan, et surtout en longueur de câble (donc en temps de parcours).

Il y a 2 amalgames :

- cela allonge la distance seulement si on veut arriver au parking P1, mais justement on veut arriver au parking P3 qui est plus central à Flaine.
- il y a un amalgame avec le tracé de 2015 qui avait deux gares aux Carroz, et qui en effet était bien plus long. Ce tracé a été abandonné en 2017.

Cet amalgame a été fait à chaque réunion de concertation, et Christian Monteil l'a encore répété dans une interview sur TV8 Mont Blanc le 27 mars 2019.

Marc Iochum : « il y a un problème de maîtrise du foncier (pour la gare des Feux) »

Notre réponse : Les terrains sont totalement communaux et nécessitent juste une délibération du Conseil Municipal. Si problème il y a, c'est que le maire ne veut pas.

Marc Iochum : « Dans le cas de la gare aux Carroz, la géographie de la zone proposée impose une gare très haute (40m) pour passer au-dessus de la route départementale et de son talus. »

Voir réponse Voir la Partie 2, avec un plan. On est à 25/30m de hauteur sur le coté aval de la gare. Dans ces conditions, on peut utiliser l'espace sous la gare pour les navettes et des parkings.

Marc Iochum – « il faudrait construire un grand parking à la gare des Feux, et c'est très cher. »

Voir réponse § 1.2 page 4

Martial Saddier et Marc Iochum : « ...les quelques personnes qui vont travailler sur Flaine... »

Notre réponse : Ces propos sont indignes. Dans le dossier UTN du golf des Carroz, il est indiqué qu'il y a 185 places de parking réservées aux saisonniers. Avec les employés à l'année, les moniteurs de ski, les propriétaires de commerces, cela fait plus de 300. C'est cohérent avec le chiffre de 250 saisonniers donné par Marc Iochum lors de la réunion des Carroz. Quel est donc l'enjeu pour refuser ainsi la réalité ?

Martial Saddier « ... c'est le même esprit du Département, nous venons, Région avec une subvention exceptionnelle au titre de nos compétences environnement et transport et donc le Funiflaine tel qu'il vous est proposé ce soir, il n'est pas là pour faire plus de développement, il est là pour faire vivre la station autrement et que le développement s'il y en a demain, si il y en a, il soit respectueux de l'environnement... »

Notre réponse : Sauf que le Funiflaine du Syndicat, sans respect de l'environnement, détruit la zone de Pierre Carrée, et prépare le terrain pour une urbanisation et un nouveau Domaine Skiable.

Mr le Sous-Préfet : « ...on s'appuie sur des tas de textes et il faut veiller à ne pas les interpréter de manière trop restrictive. Donc si le Sous Préfet peut avoir une plus-value pour les questions que vous évoquez, c'est, elle consiste voyez vous, de sa position, à faire un peu tampon entre les contraintes imposées par les techniciens qui font une analyse très restrictive des textes, et on met un peu de bon sens par le contact avec les élus locaux... »

Notre réponse : Nous en prenons acte avec plaisir. Nous souhaitons juste que Mr le Sous-Préfet, dans son analyse et son bon sens, associe aussi les habitants à ses contacts.

Marc Iochum : « ..les Tour Operators quant à eux on peut leur imposer un horaire, on peut leur dire si vous dépassez tel horaire, date de fermeture vous aurez à prendre en charge la clientèle avant qu'on achemine sur Flaine... »

Notre réponse : Pourquoi se limiter à Flaine, il y a plus de véhicules qui vont aux Carroz qu'à Flaine, les principales difficultés se situent aux voûtes de Balme et aux Carroz même. Les objectifs de réduction du trafic routier sont « du vent » sans une gare Funiflaine aux Carroz.

3.4- Autres points

Marc Iochum : le coût d'une gare intermédiaire est de 10 M€, et il n'est pas question de mettre deux gares intermédiaires aux Carroz et à Pierre Carrée (le dernier prix annoncé était de 5 M€).

Notre réponse :

Nous avons déjà eu cette information de prix et l'avions publiée, c'est probablement le prix d'une double gare avec quai séparé pour les marchandises.

C'est quand même cher pour desservir quelques dizaines de personnes à Pierre Carrée ! Sauf peut-être pour assurer le retour à skis des habitants du Hameau qui n'est pas l'objet du Funiflaine. C'est le prix du TS Tête des Saix ou du TC Aup de Véran et cela détruit inutilement le site magnifique de Pierre Carrée qui ne sera pas remplacé.

Question du public sur le risque d'avalanche sur les pylônes de la montée sur l'Arbaron :

Réponse de Martial Saddier : « il y a des pylônes depuis la construction de Flaine, et ils sont toujours là depuis 50 ans. Donc le risque est très faible. »

Réponse des Associations : Nous recommandons à Mr Saddier de lire le rapport du PPRNa d'Arâches.

Il verrait qu'il y a eu des avalanches répertoriées à 5 reprises, destructrices à chaque fois (en tout, environ 10 chalets endommagés ou détruits, 1 mort). En 1986, l'étrave de protection d'un pylône existant a dévié une avalanche, et a entraîné la destruction de 2 chalets. Cette zone non constructible n'est pas analysée dans le règlement PPRNa d'Arâches, mais sera certainement classée Zone Rouge.

Nous pensons qu'un pylône sera nécessaire sur cette zone avalancheuse, et donc il faudra appliquer le Règlement Xa. Les principes de Mr Saddier sur les risques d'avalanche sont à géométrie variable.

Mr le Sous-Préfet refuse l'implémentation d'une gare du P3, lieu déclaré « zone rouge » mais en un point où il n'y a **jamais eu d'avalanche répertoriée** (depuis au moins 150 ans). Il y a 2 poids 2 mesures !

Par ailleurs :

-une avalanche a traversé le parking P3 vers 1930, et aucune autre depuis. Après la création de la station, le terrain a beaucoup changé, avec plantation d'une forêt, installation de pare-avalanches, et déclenchements préventifs en cas de risque (en raison de la fréquentation par les skieurs).

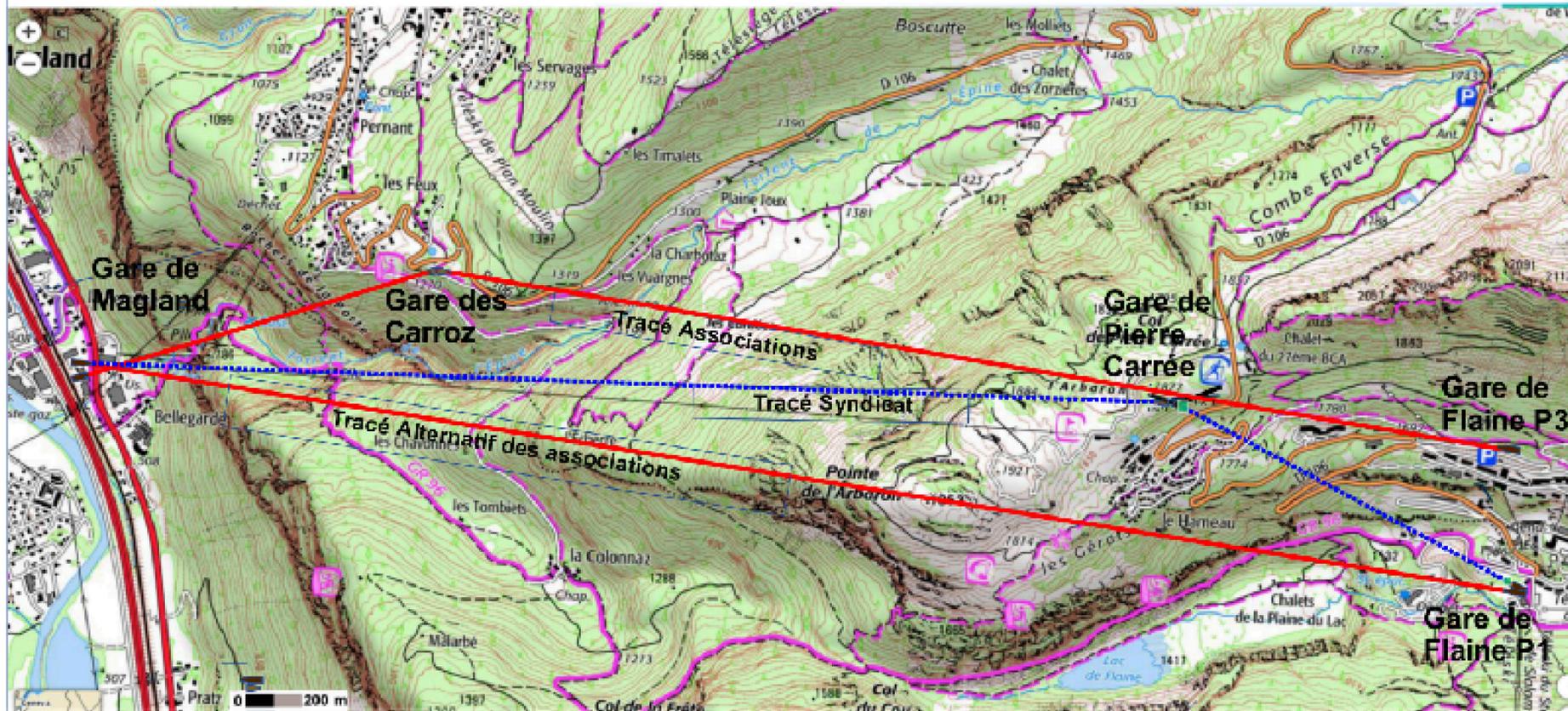
-le tracé du Syndicat passe en aval des pylônes existants, il est donc plus exposé aux avalanches.

Martial Saddier a aussi assuré qu'il veillait à limiter le nombre de pylônes dans la combe de Flaine, et qu'il n'y aurait pas de pylône du Funiflaine entre la gare de Pierre Carrée et le parking P1.

Notre réponse : Nous avons tracé le profil correspondant, avec au départ de Pierre Carrée un pylône de 70m de hauteur. Le terrain présente une « bosse » au niveau des terrasses d'Hélios, et le câble est à environ 5m du sol à cet endroit, donc la cabine touche le sol, et un pylône est indispensable.

Comme quoi il ne faut pas faire de promesses inconsidérées.

C'est ennuyeux quand ces promesses servent à justifier un choix.



- Légende
- Trails Rouges : tracés des associations
 - Trait Bleu pointillé : tracé du Syndicat
 - Trait Brun : surface des gares.
 - Trait Noir : trous 11 et 12 du col

Plan d'ensemble des tracés du Funiflaine

Association Flainoise - Amoureux des Carroz 25 octobre 2019