

Association Flainoise immeuble POLLUX appt 407, Flaine Forêt 74300 Arâches la Frasse http://associationflainoise.fr/ info@associationflainoise.fr	Lettre à l'attention de Monsieur le Président du Conseil Départemental de Haute Savoie et du Syndicat mixte Funiflaine Hôtel du Département 1 avenue d'Albigny 74041 ANNECY CEDEX Lettre transmise par email
Association « Les Amoureux des Carroz » <u>2 route des Clis, Le Serveray, Les Carroz</u> F-74300 ARACHES LA FRASSE FaceBook : Les Amoureux des Carroz amoureuxdescarroz@gmx.fr	
Association des Résidents des Carroz et de La Frasse ARECAL 87 allée des Genièvres Les Carroz – 74300 Arâches la Frasse contact@arecal.fr	

Copie

Monsieur le Président du Conseil Régional Auvergne Rhône Alpes
 Monsieur le Préfet de Haute Savoie
 Monsieur le Président de la Communauté de Communes Arve et Montagne

Arâches le 19 novembre 2018

Objet : tracé du projet Funiflaine, votre courrier du 22 octobre 2018

Monsieur le Président

Nous vous remercions de votre réponse, qui permet d'échanger nos visions du projet Funiflaine.

Nous sommes bien conscients de l'effort considérable qui est fait par les collectivités qui financent une part importante du projet, nous vous en remercions au titre du Conseil Départemental. Notre souhait est que le projet soit exemplaire et que Flaine, Les Carroz et le Grand Massif en tirent le meilleur parti.

Cependant, pour ce que nous en savons à ce jour, nous trouvons le projet actuel décevant, pour les raisons qui ont été mises en avant dans le courrier précédent, et non à la hauteur de l'ambition qui l'a fait naître :

- absence de desserte des Carroz, alors que le projet actuel passe environ à 400m de cette station avec ses 15 000 lits. Le détour est tout petit, et c'est véritablement la ligne directrice des études de systèmes de transport que de couvrir un bassin de population aussi large que possible, surtout lorsque cela ne change pas l'enveloppe financière. Pour nous, cette situation est impensable. Cela a aussi des conséquences qualitatives. Il y a aux Carroz 10 fois plus de résidents permanents qu'à Flaine, et il est important de prendre en compte leurs besoins tout au long de l'année. Cela, par exemple, ouvre la porte aux actifs de Flaine qui font le trajet depuis les Carroz par centaines chaque jour de la saison d'hiver (nous avons entendu le chiffre de 600).
- les piétons sont la 5ème roue du carrosse, nous considérons qu'il doit être possible de gagner le centre de la station de Flaine sans faire appel à des

navettes routières. Les navettes assurent la desserte fine des villages plus éloignés que Flaine Forêt.
Les objectifs fondateurs du projet semblent même avoir été abandonnés.
Voir le rappel en annexe.

Bien sûr nous craignons que se produise comme sur la plupart des grands projets un dérapage budgétaire, en investissement et en exploitation. Nous espérons que le Syndicat Funiflaine fera preuve d'une grande maîtrise budgétaire, et que l'exploitation sera organisée au bénéfice de tous, mais les deux lacunes citées plus haut - desserte des Carroz et accès piétons - nous interpellent.

Nous sommes 3 associations, et pour nous la balance des apports du projet dans sa version actuelle et de ses conséquences est négative. C'est la suite des turbulences entre communes autour du tracé, mais toutes les conséquences n'ont pas été tirées. Rappelons que les deux tracés précédents en 2013 et 2015 desservaient Les Carroz !

En revanche, si les deux points ci-dessus sont pris en compte, nous considérons que la balance penchera alors du bon côté, les conséquences financières éventuellement négatives du projet pourraient (dans certaines limites) être mieux acceptées en raison des services accrus – avec et entre les deux stations - et touchant, outre la vallée, la population des deux stations et les deux domaines skiables.

Vous voulez engager une large concertation sur ce projet, nous sommes prêts à y participer, et même de façon active, ce que nous faisons actuellement, mais pour cela il faut un minimum de transparence sur le contenu et l'état du projet.

Nous avons remarqué dans le magazine de la Haute Savoie de Novembre-Décembre 2018 une déclaration disant que le tracé du Funiflaine est Magland-Les Carroz-Flaine. Vous nous confirmez que c'est faux, le Funiflaine dans sa version actuelle ne passe absolument pas aux Carroz, qu'il évite tout au contraire. La gare de Pierre Carrée est en effet sur le territoire de Flaine (c.f. les statuts du SIF), et les navettes qui desservent Pierre Carrée viennent de Flaine et non des Carroz. Nous prenons cette mention des Carroz pour une reconnaissance de l'importance d'une gare aux Carroz et un gage pour l'avenir. Vous comprendrez donc notre prudence vis à vis des informations fournies que nous sommes obligés de recouper.

Revenons sur les arguments qui soutiennent votre position de maintien du projet actuel.

- notez d'abord que nous demandons un changement à budget constant, la gare de Pierre Carrée n'étant plus justifiée avec une gare aux Carroz.
- vous vous souciez à très juste titre de l'aspect commercial, craignant qu'une augmentation du temps de trajet ne dissuade les clients potentiels. La longueur en plan des trajets que nous avons analysés ne varie que de façon marginale par rapport au projet actuel, à 100 ou 200m près. Les distances exactes en plan et développées sont dans l'analyse de Dimensionnement jointe. Nous ne pensons pas que cela ait un impact déterminant sur l'exploitation. En revanche, la desserte d'un double bassin de clientèle constitue un saut majeur au plan commercial, qui doit passer avant toute autre considération. Nous pensons également que cette desserte de la station des

Carroz est plus porteuse que les projets qui peuvent être effectués séparément dans la station elle-même, par exemple au Lays.

Le choix de l'arrivée à Flaine est un autre sujet.

- Vous dites qu'il n'est pas possible de construire sur le parking P3 car il est dans une zone à risque d'avalanche.

Il nous semble au contraire que rien ne s'y oppose, c'est tout à fait compatible avec le PPRNa de Flaine, dans le cas des remontées mécaniques.

Sur le fond, si une telle gare de Funiflaine était installée sur le parking P3 depuis plusieurs dizaines d'années, nous pensons que le nombre de jours d'arrêt liés au risque d'avalanche se compterait sur les doigts d'une main, probablement essentiellement 2 ou 3 jours en février 1999, donc moins de 1 jour sur 1000 jours d'ouverture en hiver, ce qu'il faudrait mettre en regard du doublement du bassin de population desservi les 999 autres jours (nous ne comptons pas ici les arrêts pour d'autres causes, il doit bien y avoir aussi, même si c'est rare, des arrêts liés à la météo).

De plus, en phase de risque d'avalanche, on opère un déclenchement artificiel, et en général la zone est utilisable en toute sécurité durant au moins plusieurs heures.

L'installation ne sera donc pratiquement jamais fermée de façon significative pour cette raison.

Le classement en zone d'avalanche nécessite cependant d'adapter la conception de la gare, pour protéger l'installation de la gare elle-même.

Nous avons également regardé attentivement la possibilité de faire arriver le Funiflaine sur le parking P1.

- il n'est pas nécessaire de construire une gare intermédiaire à Pierre Carrée, on peut réaliser des virages sur les TC de type 3S. Sur le document que nous avons diffusé, nous avons inclus une photo d'un pylône de 3S avec un virage, de 6,5° réalisé sur le Penkenbahn de Tux/Mayrhofner. La structure métallique du pylône ne semble absolument pas surdimensionnée pour autant.

En fait, les changements de pente sur les pylônes des 3S sont accompagnés par un « sabot » assurant le guidage des câbles sur plusieurs dizaines de mètres de façon à assurer le confort des passagers et réduire l'usure. Dans un virage (ou plusieurs) sur l'Arbaron, il y aurait juste une inclinaison des sabots, avec peut-être une légère torsion. Ce n'est qu'une péripétie parmi d'autres dans le projet. Nous avons réalisé une analyse destinée à évaluer les efforts sur les pylônes dans cette situation, et nous sommes très confiants dans la mesure ou cela a déjà été réalisé. Le coût sera sans comparaison avec celui d'une gare intermédiaire, estimé à 4,5 M€ dans la brochure du SAEM en 2015.

Notre position sur l'arrivée au parking P1 est liée à deux points :

- l'accès des piétons au centre de la station, autrement que par des navettes routières (ou par les tapis roulants du Domaine Skiable qui n'ont pas de main courante). Dans la situation actuelle, il faudrait pour les piétons ajouter au temps de transport du Funiflaine le temps d'attente des navettes.

- vous nous assurez que le projet actuel n'a aucun problème de survol, nous l'espérons mais ne sommes pas totalement convaincus, notamment vis à vis de la ferme du Sartot, et d'une construction qui semble être le dépôt d'explosifs de Flaine.

Ce sont les deux raisons que nous venons d'évoquer pour lesquelles nous

avons mis en avant le tracé avec arrivée sur le parking P3.

L'arrivée sur le parking P1 permet et valorise la création à proximité de la gare d'une zone commerciale et de résidences, mais l'arrivée sur le parking P3 laisse plus de surfaces constructibles sur le P1.

- vous mentionnez le problème des lignes à haute tension au départ de Bellegarde.

Dans un document joint, nous proposons plusieurs tracés permettant le passage du Funiflaine dans cette zone..

Enfin, dans le projet actuel, il est prévu de nouvelles pistes de ski pour les skieurs entre Pierre Carrée et Les Molliets. Il nous semble que ce n'est pas aussi facile que ce qui a été annoncé, en raison de la présence de falaises et de zones humides.

La réalisation de ces liaisons avec les pistes existantes supposerait de reprendre le TS du Lac, une traversée de la route, et supprimerait des pistes de ski de fond.

Notez aussi qu'en cas de très fort vent, le nouveau tracé ramènerait les skieurs aux Carroz au lieu de les laisser en plan à Vernant ou aux Molliets. C'est un plus important.

En conclusion, vous avez l'intention de valider les choix de projet par une large enquête publique durant la saison d'hiver qui arrive.

Nous souhaitons que l'information sur le projet soit largement diffusée en amont sur Internet pour avoir la possibilité de l'analyser, nos échanges constituent une anticipation de l'enquête publique à venir.

Les 600 familles que nous représentons vous demandent expressément de prendre en compte ces demandes au niveau de leur principe, pour éviter que ce projet ne devienne un sujet politique dans les mois à venir.

Nous avons fait en commun une demande d'échanges d'information il y a deux ans, et nous serions très heureux que cela puisse se faire maintenant. Notre connaissance du terrain apportera beaucoup au projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Régis Lardennois
Association Flainoise

Claude Buffet
Les Amoureux des Carroz

Benoît Grison
ARECAL

PJ

20181118-Analyse de tracés du Funiflaine : Magland – Les Carroz – Flaine.

20181118-Dimensionnement du projet Funiflaine : Magland – Les Carroz - Flaine

Annexe

Extrait des objectifs décrits en 2015 pour le projet qui passait par le Lays et la Kedeuze aux Carroz !!! :

- **Investissement de 85.000.000€ HT**
- **Transport public** (tramway aérien) sûr, confortable, accessibles à tous, été comme hiver.
- **Prix du billet très compétitifs**
- **Ouvert 7j/7, 10 mois/12.**
- **Débit de 2000 passagers/jour pouvant aller à 3000 passagers/jour.**
- **Objectifs 1.000.000 passagers/an.**
- Destiné :
 - aux professionnels du tourisme,
 - aux clients des stations (*notez qu'il y en a donc 2 au moins*)
 - à la population permanente.
- **Création de 30 emplois**
- *Investissement de 76 millions €, comprenant, l'appareil, les stationnements, les voirie.*
- **Amélioration de l'air en vallée de l'Arve** par réduction du trafic vers les stations des Carroz et de Flaine. Economie de 2000 tonnes de CO² (cohérence avec le PPAD, action 2.3, mesure prise au titre des agendas 21 locaux.
- Transport des personnes et des marchandises
- **Réduire de manière significative les nuisances sonores** liées aux voitures pour les passagers et les riverains.
- **Préserver le milieu naturel et pastoral** : une mobilisation du sol réduite par un nombre de pylônes réduit.
- 3S : 3 câbles soit 1 tracteur et 2 porteurs.
- Longueur : 8000m
- Dénivelée : 1350m
- Nombre de cabines : 45
- Puissance : 2000kw