

2019-01-02-Demande de modification du tracé du Funiflaine

mardi 1er janvier 2019 par Regis Lardennois, Thomas Heppel

A coût équivalent, la branche Magland - Flaine du Funiflaine peut assurer une desserte des Carroz et améliorer l'accès des piétons à la gare de Flaine. Nous demandons que le tracé soit modifié dans ce sens.

En raison de l'apport considérable de la desserte des Carroz, nous sommes convaincus que la population concernée trouvera un grand intérêt à ce nouveau tracé. Nous espérons qu'il en sera de même des élus en charge du projet.

Ce document a été réalisé à partir d'échanges de l'Association Flainoise avec l'Association « Les Amoureux des Carroz », l'Association des résidents d'Arâches-La Frasse-Les Carroz (ARECAL), et avec de nombreux habitants, qui soutiennent totalement la demande de changement de tracé.

Schématiquement, nous proposons pour le Funiflaine :

- de remplacer la gare de Pierre Carrée par une gare aux Carroz,.
- ou bien de remplacer l'arrivée sur le parking P1 (Front de Neige) par une arrivée sur le parking P3 (Flaine Forêt) plus central dans la station (avec en complément un ascenseur vers la rue de Flaine Forêt), améliorant l'accès des voyageurs à pied qui doivent avoir toute leur place dans la clientèle.
- ou bien d'ajouter à l'arrivée sur le parking P1 un ascenseur « piétons » vers le Forum.

▲ Avant-propos. Extrait de l'article ECO-Savoie 2019 : Les ascenseurs Valléens.

dans le dossier <http://associationflainoise.fr/Docu...>

Qu'est-ce qu'un ascenseur Valléen ?

- les ascenseurs valléens sont des Remontées Mécaniques n'ayant pas pour objet principal la desserte des dominas skiables... Leur 1er enjeu est de **favoriser la mobilité durable, assurer un lien entre vallée et montagne/station(s), fonctionnement multi saisons**
- veiller à ne pas créer de rupture de charges, au delà de 500m de marche ou transfert la moitié des usagers potentiels est perdue, importance primordiales emplacements de gares (TC, SNCF, routière...) et parkings...facteurs d'attractivité.

Sommaire

Avant-propos. Extrait de l'article ECO-Savoie (...)

Objectifs

Tracés envisagés

Arrivée sur le parking P3 Haut (Flaine (...))

Arrivée sur le parking P1 (Front de Neige)

Compatibilité avec le Plan de Prévention des (...)

Doublement de la liaison Massif

Desserte du Refuge du Golf, du Hameau et de (...)

Desserte des activités nordiques de Pierre (...)

Choix du tracé

Desserte de Flaine Forêt

Réflexions sur l'exploitation

Synthèse

Conclusion

ANNEXE 1- Virages et pylônes

ANNEXE 2- Commentaires et interpellations

- autre préalable important et obligatoire pour l'aménageur les UTN, études d'impact, évaluations environnementales ... véritables parcours du combattant administratif sans parler des recours de tiers.

L'article de Hélène Vermare est intéressant à plusieurs titres.

Il renferme une interview de Christian Monteil « Le Funiflaine permettra aux habitants, professionnels et touristes de se rendre dans les stations grâce à un moyen de transport respectueux de l'environnement, sans avoir à utiliser les itinéraires routiers actuels, saturés en haute saison avec des pointes de trafic à plus de 13 800 véhicules par jour ». Le Funiflaine dessert donc bien plusieurs stations... dans l'esprit de Christian Monteil.

▲ Objectifs

Depuis le retour du projet Funiflaine en 2012, intéressés par les retombées sur la station de Flaine, nous avons été très attentifs aux différents tracés et attendus du projet, qui nous ont laissés sur notre faim.

Nous présentons un historique de la longue saga du projet Funiflaine, réalisé à partir des articles de presse. C'est nécessaire pour comprendre comment on est arrivé au tracé actuel ; il manque juste une dernière modification pour garder la cohérence du projet. [2018-10-01 - Une brève Histoire du Funiflaine](#)

Un projet avec un financement public aussi exceptionnel se doit d'être ambitieux et de changer les conditions de vie des habitants et des clients.

Voici ce que nous attendons de ce projet :

- desservir Magland, Les Carroz et Flaine, en déchargeant la route de Flaine et la traversée des Carroz,
- avoir une offre de « transport public », avec des horaires étendus pour :
 - les skieurs à la journée, part importante de la clientèle,
 - les actifs de Flaine qui viennent par centaines chaque jour durant la saison d'hiver,
 - les résidents de Flaine et des Carroz qui souhaitent se déplacer dans la commune, ou depuis/vers Magland.
 - assurer le transport de fret.
- doubler la liaison Flaine-Grand Massif existante, pour :
 - en exploitation normale, réduire les attentes,
 - en cas d'arrêt d'un télésiège (ou plusieurs), assurer le passage ou le retour des skieurs,
 - assurer la liaison en cas de faible enneigement aux Carroz ou aux Molliets.
- apporter un impact qualitatif sur le développement de la commune d'Arâches et du Grand Massif, non limité au ski à la journée, et en respectant les espaces naturels.
- ne pas construire de gare à Pierre Carrée. Son effet affiché depuis des années est de marginaliser le golf de Flaine et de réaliser un projet immobilier, ce que nous ne voulons pas.
 - Nous voulons réserver cette zone aux activités nordiques en hiver et au golf en été. Il faut protéger les zones de **neige en altitude** qui deviennent de plus en plus utiles.
 - Cette gare n'a pas d'intérêt, et grèverait surtout les coûts de construction et d'exploitation. Il n'y a aujourd'hui aucune décision d'urbaniser l'Arbaron, ce qui rend aberrant la construction d'une gare de 4,5 M€. En tout cas, la gare des Carroz apporte un potentiel que n'aura jamais une gare au col de Pierre Carrée, même après un projet immobilier.
 - Cette gare est surtout une anticipation de l'Unité Touristique Nouvelle en projet pour la zone du golf de Flaine, et qui est très contestée.
- minimiser les coûts de construction et d'exploitation, et les risques financiers,

- permettre de réguler la route de Flaine en amont des Carroz, en envoyant les véhicules vers la gare proche. Il nous semblerait impossible de renvoyer les véhicules à la gare de Magland depuis la sortie amont des Carroz.

En décembre 2016, nous avons écrit au nom des 3 associations locales une lettre aux intervenants du projet, souhaitant être entendus sur sa réalisation. Il n'y a pas eu de suite.

Afin de ne pas être amenés à nous opposer au projet lui-même, nous souhaitons le changement de tracé proposé dans ce document, vision certainement partagée par la plupart des habitants de la commune.

Note sur le coût d'exploitation

C'est un point auquel nous attachons beaucoup d'importance.

L'estimation que nous pouvons faire sur le cas du Funiflaine est :

- 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
- il faut encore ajouter à cela d'autres postes de dépenses, tels que les taxes, l'eau, l'entretien des immeubles...

La brochure de la SAEM Funiflaine publiée en 2015 estimait que le Funiflaine transporterait à terme 1 million de passagers/an. Cela veut dire 4,5 €/passager uniquement pour l'entretien de l'appareil, le personnel d'exploitation et l'électricité.

C'est à notre avis problématique, il faudrait le double de passagers transportés surtout si on veut des abonnements pour les actifs de la station (payés en partie par les employeurs). Nous espérons que cela peut être le cas avec le nouveau tracé proposé, et en soignant les infrastructures locales.

Les délégataires de Domaines Skiabiles ont-ils été sollicités pour participer ? Après tout, cela va leur apporter pas mal de clients !

Les données de base sur les coûts ont été obtenues par compilation et synthèse de données provenant d'appels d'offres de marchés urbains et valléens (non sans mal) d'articles de presse, de rapports administratifs ou sur les sites internet.

<https://www.remontees-mecaniques.net> et <https://www.scoop.it/t/transports-p...>

▲ Tracés envisagés

Nous avons analysé des tracés desservant Magland, Les Carroz, Flaine. comme prévu dans le tracé de 2013, mais sans la gare de Pierre Carrée...

Le projet analysé a donc 3 gares dont une gare intermédiaire.

- La position de la gare de Magland est inchangée (terrain RIAND).
- La position de la gare des Carroz est au Pas à l'Ane à 1280m d'altitude, proche de la gare des Feux du projet de 2013, mais nous conservons le terme « Les Feux » dans l'analyse qui suit. Elle est sur la piste Sarbotte en amont de la passerelle sur les parcelles 240 et 241.
- Nous avons analysé 3 tracés arrivant ensuite à Flaine sur le parking P1 ou le parking P3.
 - Le parking P1 (Front de Neige) a été retenu dans le projet actuel en raison de son intégration dans le Domaine Skiable. Il présente cependant deux inconvénients : un accès distant pour les piétons (un ascenseur vers Flaine Forum semble impossible), et une forte contrainte de contournement du Hameau, de Montsoleil, de la ferme du Sartot et d'une autre construction pour éviter le survol des habitations. Il y a 2 versions au niveau du Hameau, l'une d'entre elles passant entre des chalets du Hameau. Un espace d'environ 30m doit permettre d'éviter

un survol de chalets par les câbles du Funiflaine, et de limiter le survol à 1 chalet.

- o L'arrivée sur le parking P3 (Flaine Forêt) présente des caractères opposés par rapport au parking P1 (Front de Neige) : bon accès piétons par ascenseur facile à réaliser, large contournement des constructions, et accès des skieurs vers les grandes remontées de Flaine moins direct mais via des pistes et remontées existantes.

Tracé entre Magland et Flaine	Longueur de ligne	Commentaire
Référence, tracé actuel.		
Magland – Parking P1 (Front de Neige) via Pierre Carrée (tracé janvier 2018)	5,62 km	
Variantes proposées, avec gare aux Carroz		
1- Magland–Les Feux–Flaine Parking P3 (Forêt)	5,435 km	Passage rectiligne à Pierre Carrée.
2- Magland–Les Feux–Flaine Parking P1 (Front de Neige) Tracé « Haut » ayant sur le versant Flaine le même tracé que le projet actuel	5,65 km	Courbe de 17,4° à Pierre Carrée, répartie sur 2 pylônes. Pas de survol d'habitation. Passage en extrémité du Hameau et à Montsoleil (avec une interrogation sur la position de l'immeuble Belambra en projet).
3- Magland–Les Feux–Flaine Parking P1 Tracé « Bas » traversant une extrémité du Hameau Scandinave	5,65 km	Courbe à Pierre Carrée.réduite à 12°, répartis sur 2 ou 3 pylônes. Passage entre des chalets du Hameau. Arrivée sur le P1 un peu plus favorable aux Piétons.Même interrogation sur le projet Belambra.

Le prix de la version alternative Magland-Les Feux- Flaine est très proche de la version retenue, mais les services rendus sont sans commune mesure : bassin de clients très élargi, même sans neige aux Carroz on peut venir skier à Flaine, animations accessibles aussi bien pour Les Carroz que pour Flaine.

On crée une liaison performante entre les deux stations de ski, permettant de travailler en complémentarité et non en concurrence, comme c'est le cas depuis trop longtemps.

3 documents principaux, précisant les tracés, sont disponibles :

- Une étude de dimensionnement de la remontée mécanique, préalable aux simulations,
- Une préétude de chaque liaison ou tracé, vue en plan et en profil.
- Une vue de détail de l'arrivée sur le parking "P3 supérieur" de Flaine Forêt.

Ces différents documents sont dans le dossier : <http://associationflainoise.fr/Docu...>

.
.

.

▲ Arrivée sur le parking P3 Haut (Flaine Forêt)

Elle est en ligne droite depuis Les Feux. C'est la moins coûteuse et la plus simple des variantes.

Nous proposons de placer la gare au droit de l'Auditorium, les skieurs se rendent par gravité au TS des Gérats (2400 skieurs/h) .

Le retour se fait pas le TK de la Forêt (900 passagers/h).

Un ascenseur vertical assure la liaison avec Flaine Forêt, les piétons (ou skieurs) se trouvent alors au centre de la station.

Noter que le parking P3 est un point central de la station, bien adapté pour un hub de navettes de la station.

Liaison avec le Domaine Skiable.

A l'arrivée : TS des Gérats, puis pistes Aigue Marine, Baudroie, et enfin Epicéa, Azurite ou Satan.

Au retour, TK de la Forêt, puis piste Malachite.

Le TS des Gérats (capacité 2400 skieurs/h) est largement dimensionné.

Le TK de la Forêt (900 skieurs/h) est plus limité, il pourrait être remplacé par un télésiège si le trafic le justifiait.

Ces deux remontées seront mieux utilisées qu'aujourd'hui.

Il y a toujours le chemin piétons via la route de Flaine Forêt et l'ascenseur.

Trajet à ski pour regagner de grandes remontées : les skieurs viennent pour faire du ski. *Suite à un changement de la tarification des forfaits Les Carroz (Villages), le nombre de skieurs du Grand Massif passant à Flaine va baisser.*

Les pistes de liaison seront chargées, mais en tout état de cause, sur le Front de Neige, l'arrivée de 1000 ou 2000 skieurs en période de pointe saturera les remontées mécaniques déjà chargées.

L'arrivée sur le parking P3 peut conduire, si le besoin s'en fait sentir, à réaliser une nouvelle remontée lourde au départ de Flaine Forêt, par exemple permettant de rattraper Désert Blanc.

A terme, si le nombre de skieurs est très important, il peut être nécessaire de :

- remplacer le TK de la Forêt par un télésiège
- recréer une piste permettant de descendre directement au départ de ski de Flaine Forêt depuis l'extrémité EST du parking P3. Il faut pour cela couvrir la route sur environ 100m.

▲ Arrivée sur le parking P1 (Front de Neige)

Il est possible de placer la gare d'arrivée sur le parking P1. Un changement de direction de 2 fois 5,5° ou 8,7° est nécessaire sur des pylônes à Pierre Carrée. Nous n'avons pas les éléments pour évaluer le coût de pylônes supportant ce changement de direction réparti sur 2 pylônes, mais qui nous semble limité.

Voir l'étude de dimensionnement.

▲ Compatibilité avec le Plan de Prévention des Risques Naturels PPRN

Le PPRN de Flaine et la carte associée sont placés avec les autres documents dans le dossier avec les autres documents.

Lieu de la gare	Zone réglementaire et risques	Règlements applicables	Conclusion
Parking P3	105 / A3 E1	B et H	
Parking P3	106 / A3 P2	B et E	
Parking P1	121 A1 E1 T1	A, B et E	

Signification des risques

A = Avalanche

E = Effondrement

P = Eboulement

T = Torrentiel

Les règlements correspondants n'empêchent pas les constructions de remontées mécaniques, mais impliquent seulement des dispositions constructives.

Il faut noter que :

- il n'y a pas d'interdiction légale de faire passer un transport public dans une zone avalancheuse
- le Président du Syndicat Funiflaine nous a déclaré en tout état de cause que son objectif était de ne courir aucun risque.
- il y a des routes passant en zone avalancheuse, à proximité de Flaine. Leur sécurisation n'a pratiquement pas d'impact sur la circulation.
- les situations avalancheuses sur le parking P3 sont en fait gérées par le Domaine Skiable en raison de la présence de pistes en amont.

Les dispositions constructives sont probablement (hors l'interdiction de construction de logements) :

- construction d'un éperon destiné à détourner l'avalanche
- un mur amont sans ouvertures et renforcé.
- peut-être une sortie sécurisée vers une zone non avalancheuse.

Dans ces conditions, on peut être tout à fait confiants dans la sécurité de l'installation.

Bruit pour les immeubles de Flaine Forêt

Le Funiflaine passera à 40 ou 50m des immeubles de Flaine Forêt, et environ 30m plus haut..

Il faut prendre garde au bruit.

Le 3S est à priori peu générateur de bruit, en ligne, mais il y a certainement des précautions à prendre au niveau des gares et de leurs abords.

On trouve sur Internet des éléments sur le 3S Bolzano-Renon (Leitner) avec une gare en milieu urbain pour lequel la motorisation a été placée en souterrain, et d'autres précautions ont également été prises.

<https://www.remontees-mecaniques.ne...>

C'est en tout cas un point à prendre en compte et à surveiller.

▲ Doublement de la liaison Massif.

Le Funiflaine qui transporte les skieurs entre Flaine et la gare des Feux (reliée au domaine skiable des Carroz et desservie par des navettes), répond au doublement de la liaison Massif existante via les Grands Vans.

Ce n'est pas exactement le même service, c'est mieux pour les habitants des Carroz.

En situation normale, il y aura répartition des skieurs en fonction de la destination - moins de monde sur

Tourmaline / TS des Grands Vans, liaison plus rapide avec Les Carroz via le Funiflaine- ce qui constitue une amélioration importante du service.

Le service est assuré même en absence de neige aux Carroz.

Cela répond très bien au besoin exprimé.

De plus, en cas de grand vent, il est probable que le TS des Grands Vans ne sera pas le seul à être arrêté, mais qu'il est sera de même des autres TS partant des Molliets ou du TS de Corbalanche. L'arrivée aux Carroz permettra d'éviter de laisser en plan des centaines de skieurs ou plus en pleine montagne.

▲ **Desserte du Refuge du Golf, du Hameau et de la zone nordique**

La desserte actuelle du Refuge du Golf par navette est excellente, il y a peu de marche à pied., Il y a aussi une liaison à ski vers le Domaine Skiable via le TS des Gérats.

La desserte du Hameau en navette nécessite de la marche à pied, malgré les deux points d'arrêt des navettes. C'est inhérent à un village de chalets.

Les habitants du Hameau auraient encore plus de marche à pied avec une remontée mécanique. On ne fera pas aussi bien que les navettes actuelles.

Les navettes sont en grande partie financées par GMDF (depuis le transfert à la 2CCAM, Il semble que c'est toujours le cas l'hiver, mais pas l'été).

▲ **Desserte des activités nordiques de Pierre Carrée**

Les navettes de Flaine assurent très bien la desserte de l'espace nordique depuis Flaine Forêt, Pour l'instant, la fréquentation des activités nordiques est faible sauf en début de saison ou hors saison avant (ou après) l'ouverture d'Agy.

On espère que cette activité se développera pour le ski de fond, et surtout le biathlon et un bar-restaurant, sans oublier les piétons et les raquettes, La charge des navettes est à contresens de celle du ski alpin, avec une grande capacité disponible.

Il faudra pouvoir accéder à cette zone en raquettes depuis Flaine.

La zone de Pierre Carrée, en raison de son altitude, doit permettre de pérenniser les activités nordiques (avec Biathlon) du Grand Massif lorsque Agy sera en difficulté.

▲ **Choix du tracé**

Le tracé du Funiflaine arrivant sur le P3 est simple et efficace. Il faut vérifier les nuisances sonores. Les tracés arrivant sur le P1 posent des problèmes difficiles de cohabitation avec les constructions : Hameau, Montsoleil, Ferme du Sartot et une autre construction. En absence de gare à Pierre Carrée, il faut s'assurer du coût du virage. Dans le projet de 2012, le coût d'une station intermédiaire est évalué à 4,5 M€, le virage devrait être moins coûteux.

Pour tous les tracés, il peut également y avoir des difficultés de cohabitation avec les constructions à venir aux Carroz et Flaine, mais c'est là une question de volonté des élus d'Arâches.

▲ Desserte de Flaine Forêt

Le maintien de navettes l'hiver à Flaine Forêt dépend de GMDS ainsi que de la gestion de Flaine et le budget qui va avec. Impossible de faire des pronostics actuellement.

Si le Funiflaine arrive au parking P3, un ascenseur au niveau de l'Auditorium permettra de regagner le TS des Gérats, apportant une autre possibilité pour les skieurs de Flaine Forêt.

Il faudra un arrêt navette sur le parking P3 à la gare du Funiflaine.

En revanche sur la rue de Flaine Forêt, il y a besoin d'un cheminement piétons sécurisé, été et hiver, que nous n'avons pas actuellement.

▲ Réflexions sur l'exploitation

La station des Carroz permet un service partiel Magland - Les Carroz hors saison.

Flaine devra avoir sa place et son modèle dans la liste des stations à accès routier contrôlé ci-dessous. Par cohérence et afin que cette remontée ne soit pas dans un déficit inacceptable, il faudrait réserver l'accès aux parkings des Carroz, des Molliets, de Vernant et de Flaine aux séjournants des stations. Il faudrait aussi fixer des limitations d'accès aux camions. Et bien sûr prévoir (et financer) les infrastructures nécessaires à Magland, Les Carroz et Flaine pour assurer un transfert confortable pour les usagers (parkings, chariots à bagages et skis, navettes vers les résidences, etc.

Il existe plusieurs stations avec des systèmes différents :

- Zermatt (CH) : route réservée aux taxis et propriétaires de garage à l'entrée de la station, sinon train ou taxi et navettes électriques en station
- Riederalp, Bettmeralp, Fiesch (CH) : accès en téléphérique uniquement de 07:00 à 23:00, navettes (dameuses, navettes électriques) en station
- Seiseralm (Alpe di Siusi) (I) : de 08:00 à 18:00, accès uniquement par télécabine (route réservée aux clients des hôtels avec garage). Quand la remontée est fermée, la route est ouverte à tous. Ces exemples disposent d'une logistique organisée qui a nécessité des investissements importants. Il n'est pas sûr que ce soit prévu pour le Funiflaine... le tracé proposé permettra un filtrage des véhicules à Balme (départ de la route) et en amont des Carroz.

▲ Synthèse

Tracé du projet actuel	Nouveau tracé proposé
Le projet est orienté vers le ski à la journée. Nous nous insurgons contre cette situation.	La gare des Carroz augmente la clientèle potentielle du Funiflaine, c'est un plus pour l'équilibre d'exploitation du Funiflaine., et améliorera les services qu'il sera capable d'assurer.
	C'est aussi un plus important pour les deux stations des Carroz et de Flaine. Nous avons une vision très positive de l'établissement d'un lien entre ces stations, cela

	<p>permettra des actions communes, et d'augmenter le choix proposé aux skieurs, même pour les cours de ski,</p> <p>La proximité de la gare de Flaine Forêt avec le centre de la station est un plus pour les clients. Nous voyons un grand avenir à l'activité d'été avec un climat vivifiant, et le Funiflaine y contribuera.</p>
<p>La gare de Pierre Carrée permet bien d'accéder au Grand Massif, mais pas d'y revenir, retour obligatoire via Flaine. (nous n'avons pas vu dans le PADD de remontée pour le retour à Pierre Carrée).</p>	<p>La gare des Carroz permet un accès Grand Massif aller et retour.</p>

▲ Conclusion

Ce projet alternatif au projet Funiflaine actuel a un coût quasi identique à celui du projet actuel (hormis les infrastructures pour le fret que nous ignorons dans le projet actuel, et pour les aménagements locaux), avec un intérêt décuplé.

En tout cas c'est dans l'intérêt des Carroz, de Flaine, et des clients.

Favoriser un lien entre stations du même massif... c'est primordial.

▲ ANNEXE 1- Virages et pylônes.

Virage sur un pylône pour un Télécabine 3S, pour l'arrivée sur le parking P1

Doppelmayr a réalisé en 2016 le Penkenbahm dans la station de Tux / Mayrhofner, une remontée 3S avec une courbe de 6,5° sur un pylône pour une vitesse maximale des cabines de 8,5 m/s.

[Lien Forum des stations de ski](#)

Lien un peu plus détaillé en français

<https://www.doppelmayr.com/fr/produ...>

ou encore

<https://www.doppelmayr.com/fr/produ...>

Caractéristiques détaillées en allemand

<http://seilbahn-blog.com/doppelmayr...>

Ouverture décembre 2015, 3 pylônes.

Il faudrait sans doute 2 pylônes de ce type à Pierre Carrée. La longueur des sabots est de 50m.



Il y a d'autres photos sur les différents sites, dont celle-ci pour un pylône normal avec un changement de pente important.



L'importance des pylônes semble surtout liée à la portée du segment (poids à supporter et tension des câbles) et à la différence de pente entre les deux extrémités du pylône ; et le virage ne semble pas changer de façon importante le dimensionnement du pylône.

L'impact sur le prix de construction ne devrait donc pas être significatif.

Plus d'informations dans l'étude de dimensionnement.

▲ ANNEXE 2- Commentaires et interpellations.

Nous avons eu des commentaires et interpellations sur la prise en compte dans nos actions du développement à long terme de la station

Les voici avec nos réflexions correspondantes.

Interpellation : Le coût de réalisation du Funiflaine sera certainement en dépassement important, et l'exploitation déficitaire. Les montants sont au-delà des capacités des communes. Qui va payer ?

Nous n'avons pas d'informations permettant de déterminer si les coûts sont réalistes ou non, mais nous espérons que ce sera fourni en temps utile. Il semble bien que après une réduction de l'ampleur du projet dans un rapport 2, le coût prévisionnel n'ait pas bougé, ce qui est sans doute le signe d'un plus grand réalisme qu'il y a 2 ou 3 ans. Cependant, on nous propose un financement de 54 M€ pour des équipements qui devraient faciliter la vie dans la commune, et augmenter l'activité économique. Nous voulons en tout cas que les retombées soient maximisées, et s'il y a un déficit qu'il soit le plus faible possible, et pour le meilleur service rendu.

Interpellation : Pourquoi changer encore le tracé du Funiflaine qui a déjà été approuvé.

1- la suppression de la moitié du projet déjà approuvé (branche Lays-Cupoire), qui semble maintenant confirmée, est un fait important. Nous ne le regrettons pas, mais cela ne dispense pas d'examiner le choix du tracé du tronçon restant. C'est ce que nous avons fait et les conclusions en sont largement exprimées dans ce document. Nous pensons que le projet Funiflaine sera amélioré avec l'établissement d'un lien entre Flaine et Les Carroz sans impact significatif sur le coût, L'impact sur le planning sera faible car bien peu d'études ont été réalisées, en particulier sur le foncier.

Interpellation : « La densité des skieurs sur les pistes est plus faible que celle des autres stations, il faut l'augmenter pour faire vivre la station ».

De nombreux skieurs de Flaine ont le ressenti désagréable d'un Domaine Skiable très chargé, et certains renoncent au ski alpin en période de pointe par crainte de collision.

Les professionnels du ski assurent que le Grand Massif est encore loin de la saturation par rapport aux autres stations, et qu'il faut accueillir plus de skieurs.

Nous serions intéressés par une analyse comparative de la densité des skieurs sur les pistes de ski pour différentes stations, mais le ressenti des clients est un élément à prendre en compte, et il faut au minimum proposer des activités hors ski alpin.

Objectif de l'Association : Nous voulons des zones naturelles accessibles à proximité de la station, pour la marche avec ou sans raquettes, et les activités nordiques. Elles sont un « plus » important au ski alpin.

La seule zone disponible à Flaine est celle de l'Arbaron, qui est probablement la seule du Grand Massif à être ouverte toute la saison d'hiver (et même utilisée en avant saison) avec une neige abondante. C'est un plus commercial.

Il serait dommage de gaspiller cet endroit par des constructions et voir disparaître cette activité importante, particulièrement lorsque la neige se fera rare.

Dans notre réponse au projet de PADD, nous nous étions prononcés contre une nouvelle zone d'urbanisation, mais estimant que si elle était nécessaire, il fallait faire un nouveau village dans la combe de Vernant.

Nous sommes également attachés à ce que la taille des villages reste limitée, pour que les clients se reconnaissent dans un environnement montagnard et non urbain.

Ces points sont particulièrement importants :

- pour le profil de la clientèle de Flaine qui comprend beaucoup de grand-parents, avec leurs petits enfants.
- car les pratiquants des zones naturelles en hiver sont souvent des clients de la montagne en saison d'été.
- comme alternative au ski alpin.

Interpellation : « La station a encore besoin de plusieurs milliers de lits pour assurer l'équilibre de son exploitation. Sinon elle va être marginalisée par rapport aux autres stations qui construisent des logements, même à moyenne altitude. »

Nous entendons ce langage, mais nous avons deux réponses

1- On se rend compte qu'une part importante des taxes générées par la station de Flaine sert au développement de la station des Carroz et non de Flaine, c'est cela qui conduit à marginaliser la station de Flaine faute d'investissement collectif (accueil, activités, entretien...).

Nous nous élevons depuis des années contre cet état de fait.

Ajouter des lits et des taxes dans le contexte actuel de la gouvernance de Flaine et des relations avec la commune ne changera rien à Flaine.

Tout n'a pas été mis à plat sur le sujet des taxes, nous espérons qu'il est pris en compte dans l'étude du Trésor Public dont le rapport est toujours un secret.

Si cette voie n'est pas la bonne, l'autre voie est dans les élections municipales, en espérant que les prochains élus seront plus mobilisés pour l'intérêt collectif que l'équipe majoritaire actuelle, qui est discréditée y compris sur la gestion de la station des Carroz. Dans l'enquête publique sur le golf des Carroz, la mairie a battu un record toutes catégories d'avis opposés à son projet.

2- En attendant une nouvelle gouvernance de Flaine, nous sommes totalement opposés à l'engagement de décisions d'urbanisation de nouvelles zones. Cela ne concerne pas les constructions dans les villages existants qui respectent le le cadre de l'UTN 2003/2008 et en respectent les exigences de l'UTN.

Par ailleurs, nous sommes également réservés à l'augmentation du nombre de constructions pour des raisons de densité urbaine et surtout de paysage (particulièrement pour l'Arbaron).

D'une façon générale, nous considérons que la limitation des terrains constructibles est une bonne chose, et qu'il faut respecter ces directives. Avant de réaliser de nouvelles constructions, il faudrait épuiser les possibilités de réhabilitation de l'existant.

français | [English](#)