

Avis n°4

Le 8 mars 2019.

Propriétaire à Flaine depuis 1985, y venant très régulièrement, et même pratiquement à plein temps depuis 10 ans. Notre famille a permis l'introduction au ski et à la montagne de deux générations d'enfants.

Le déroulement de la concertation m'a surpris. J'y ai vu surtout une équipe pour qui la volonté de convaincre passait avant l'écoute. Le document distribué type publicité ne donne pas les informations intéressantes sur ce projet précis.

On ne peut pas parler de concertation quand il est interdit de parler des vrais problèmes.

### **Les vrais problèmes que pose votre projet.**

Votre tracé :

.pose le problème de la double gare (100m de long sur 25m de large et probablement 40m de haut) sur une zone naturelle où se pratiquent des sports (ski de fond, raquettes, marche en hiver, golf en été) indispensables au bon équilibre de la station,

.ne répond pas aux critères d'un Ascenseur Valléen ni à ceux d'un Transport Public.

.passe par une zone récurrente d'avalanches, avec probablement un pylône.

Les éléments de réflexion qui ont abouti à votre tracé n'apparaissent pas dans la concertation sauf 2 justifications :

-Première justification :le tracé « Magland-Pierre Carrée Flaine P1 » est le tracé le plus court.

Parmi 4 tracés choisis

. tracé 1 le plus court est le tracé « Magland-le Pas à l'âne (les Carroz)-Flaine P3 » soit 5435m de câble.

. tracé 2 direct « Magland-Flaine P1 » qui a 95m de plus que le tracé 1 soit 5530m

. tracé 3 « Magland-Pierre Carrée-Flaine P1 » qui a 185m de plus que le tracé 1 soit 5620m

. tracé 4 « Magland-les Molliets-Flaine P1 » qui a 950m de plus que le le tracé 1 soit 6380m

Le tracé le plus court est le tracé 1 et non le tracé 3. Vous affirmez une contre vérité.

-Deuxième justification : « le tracé choisi est le meilleur car utilisé par les Boissonnas pour construire Flaine », il s'avère que c'est le plus dangereux de tous à cause d'une large zone avalancheuse où il est nécessaire de placer un pylône. Il ne faut pas non plus comparer les touristes et des blocs de béton.

Là encore vous affirmez une contre vérité.

Sans doute n'aviez vous pas perçu le problème des avalanches et je suis sûre que vous serez d'accord avec Mr le Sous Préfet qui, toujours soucieux de la sécurité de chacun, interdira le tracé 3 avec la même énergie que le tracé 1.

Je rappelle qu'il n'y a pas eu d'avalanches à l'endroit où se trouvait la gare P3 du tracé 1 et qu'en amont de cette gare, il passe tous les jours des milliers de skieurs, il y a 2 pistes de ski et 2 remontées mécaniques.

En revanche sur la zone avalancheuse du tracé 3, 10 chalets ont été détruits ou endommagés et il y a eu 1 mort.

**Quand il y a danger et que l'on peut choisir un autre tracé, on prend en priorité cet autre tracé.** Il reste donc le tracé 2 et le tracé 4 qui ne posent pas de problème de sécurité ou une autre proposition en dehors du tracé 1 et du tracé 3.

Votre concertation est à refaire sur le choix du tracé.

En préambule, je dois rappeler que d'après les explications données, le but de l'Ascenseur Valléen est d'aller de la vallée à la station en altitude afin de diminuer efficacement la circulation sur la route de montagne mais il est clair qu'en aucun cas il ne remplace une remontée mécanique de domaine skiable.

Le Transport Public est destiné à transporter des piétons en choisissant l'itinéraire qui bénéficie à un maximum de population.

### **Etude des tracés**

Tous les tracés ont en commun la gare de Magland.

La gare du Funiflaine de Magland doit être une gare multimodale.

Actuellement cette gare n'est pas en capacité de s'appeler multimodale : problème SNCF, problème routier, problème parking, Magland pourrait devenir une station de vallée et accueillir les touristes . Tout dépendra de la volonté de Magland à résoudre ses problèmes.

Je pense que les avalanches du tracé 3 ne vous feront pas changer d'avis, c'est pourquoi je complète mes remarques sur le tracé 3.

-le tracé 3

.la gare de Pierre Carrée est au milieu de nulle part, avec un bassin de population de 0 personne toute l'année (le Hameau, 400 lits, se situe plus bas). C'est le point haut le plus excentré du centre de Flaine. Le centre de la station est loin, il est prévu des navettes.

.la gare Flaine P1 se situe au départ des remontées mécaniques du domaine skiable. C'est le point bas le plus excentré du centre de Flaine. Les navettes de Pierre Carrée vont à la gare Flaine P1 en passant par le centre de Flaine.

Visiblement il y a une gare en trop

La gare de Pierre Carrée a un bassin de population de 0 personne. La gare de Flaine P1 est plus près du centre de Flaine et au pied des départs des remontées mécaniques donc plus intéressante.

**Conclusion : la gare double de Pierre Carrée ne sert à rien. Il n'y a aucune raison de l'installer. Elle coûte 10 M d'€ !!! . La gare Flaine P1 est trop excentrée pour attirer les voyageurs piétons.**

Même sans remontée mécanique à Pierre Carrée, si le TS des Grands Vans tombe en panne, les navettes mises en place pour le Funiflaine seront assez nombreuses pour amener les skieurs à Pierre Carrée, ceux-ci prendront une piste de ski coté amont de la route qui conduit au TS du Lac.

-Le tracé 2

Ainsi donc le tracé 2 qui n'est autre que le tracé 3 sans les avalanches et sans l'arrêt à Pierre Carrée répond à la définition de l'Ascenseur Valléen. Il fait gagner du temps : pour une vitesse de 6m/s, le temps de la montée est de 16 mn + 1mn pour entrer et sortir de la cabine soit 17mn et fait gagner la coquette somme de 10 M d'€ au projet.

Le tracé 2 est court mais ne concerne que Flaine. Il ne fera monter que les skieurs du week end, les touristes des tours operators et des cars qui voudront aller à Flaine ; Cela concerne peu de véhicules. Les touristes voyageant en voiture monteront à Flaine en voiture (sauf si la route est interdite). Le reste sera du fret si les commerçants acceptent ce système !

Conclusion : peu de véhicules seront concernés, les embouteillages des Carroz ne seront pas éliminés et le Funiflaine aura peu de clients.

Hors saison Flaine est un village de 200 habitants sans commerces, le Funiflaine sera arrêté.

On rappelle que ce tracé ne double pas le TS des Grands Vans. Ce doublement ne concerne aucunement l'Ascenseur Valléen et est uniquement du ressort du Domaine Skiable de Flaine et des navettes.

-le tracé 4

Le tracé 4 est le plus long mais à mon avis le plus intéressant. Le temps de parcours à une vitesse de 6 m/s est de 18mn + 3mn pour le ralentissement aux Molliets et l'entrée sortie de la cabine soit 21mn

En s'arrêtant aux Molliets :

.il permet à tous les skieurs du week end d'atteindre directement aussi bien le petit massif (forfait moins cher) que Flaine. Ce sont beaucoup de voitures qui ne traverseront pas les Carroz et qui n'iront pas se garer aux Molliets ou à Vernand .

.il donne une liaison pour les piétons qui veulent aller de Flaine aux Carroz et inversement en utilisant aux Molliets les navettes « les Molliets-les Carroz » (Je suppose qu'il y en a l'été).

. il est un complément idéal au TS les Grands Vans quand celui-ci tombe en panne.

.le domaine skiable de Flaine n'aura pas besoin d'équiper l'Arbaron. Il ne sera pas nécessaire de construire un télécabine supplémentaire « les Molliets Pierre Carrée » annoncée pour justifier la pertinence du tracé 3, dont le coût est en partie supporté par la Région et/ou le Département. Le tracé 4 est moins cher pour la collectivité que le tracé 3 en tenant compte du TC « les Molliets Pierre Carrée »

Conclusion : cette version maximise l'impact économique. Même si le tracé 4 est un peu plus long, il intéresse plus de monde et évite les embouteillages aux Carroz.

Hors saison le Funiflaine sera totalement arrêté parce que la gare des Molliets est trop loin du centre des Carroz, et qu'il n'y aura pas de navettes.

### **On peut se poser la question : est-ce raisonnable de construire un 3S ?**

Le 3S a une taille monstrueuse.

La gare intermédiaire fait 100m de long sur 25m de large et sans doute 30 ou 40m de haut.

Sur Pierre Carrée cette chose sur une crête apparaîtrait comme une verrue (inacceptable), cette chose aux Molliets est plus acceptable car située au creux d'un vallon.

On nous dit qu'il y a peu de pylônes mais ils sont énormes, surtout sur une crête (imaginez les pylônes existants sur l'Arbaron avec des dimensions doubles voire triples et coiffés de sabots).

Y a-t-il possibilité d'utiliser un type de remontée mécanique plus discret ?

### **Pierre Carrée et Arbaron : lieu particulier de Flaine**

La clientèle commence à se détourner du ski alpin considéré dangereux (collisions) pour d'autres activités plus sécurisées comme la marche, les raquettes et le ski de fond. Le domaine du ski alpin interdit ces autres activités et actuellement à Flaine **il ne reste que Pierre Carrée et l'Arbaron en accès libre et sécurisé.**

Si on prive la clientèle de ces activités réputées excellentes pour la mise en forme dans ce cadre magnifique, elle se détournera de la montagne. Au bord de mer, maintenant avec le réchauffement climatique, il fait souvent aussi bon en février qu'en avril-mai !

Il faut sauver Pierre Carrée et l'Arbaron en gardant leur caractère nature, ce site magnifique doit rester inconstructible sans aucun aménagement.

### **Protégeons ce site pour la bonne santé de Flaine.**

Le tracé qui assure la sécurité de chacun, qui respecte le mieux les règles de l'ascenseur valléen et du transport public, et qui rend le plus de service est le tracé 4. Il comporte 1 ou 2 pylônes de plus que le tracé 3. La longueur du trajet est augmentée de 750m, mais le projet global est très intéressant.

Le supplément de temps de parcours est plus faible que celui du à l'usage exclusif de navettes à Flaine.

Je regrette l'interdiction du tracé 1 car il desservait aussi bien les Carroz que Flaine, il n'y avait pas besoin de la quantité de navettes qui seront nécessaires pour le tracé 2 ou le tracé 4.

Les touristes de Flaine arrivaient directement au centre de la station avec un trajet plus court.

Il permettait l'exploitation du Funiflaine hors saison jusqu'aux Carroz.

### **Conclusion.**

Je suis opposée au projet Funiflaine présenté par le Syndicat, notamment en raison du tracé proposé.