

Michel Chaineux

Mesdames, Messieurs les responsables du projet Funiflaine,

Préalablement à la critique du projet actuel par rapport à **un autre tracé du FuniFlaine**, ne faudrait-il pas voir dans ce projet du FuniFlaine d'autres intentions :

- ne serait-ce pas une vitrine d'un nouveau système téléporté qui n'existe pas en France et que le Département, la Région et l'Etat veulent expérimenter
- sans regarder de trop près,
 - o ni aux vraies nécessités,
 - o ni au montant des investissements en oubliant certaines infrastructures et les surcoûts inhérents à ce genre d'installation
 - o ni aux frais d'exploitation!!!!
 - o ni, finalement à la rentabilité de ces investissements ?

Il me semble que c'est ce qui ressort de l'analyse reprise ci-dessous ;

Le refus de M. Monteil, président du Département de Haute-Savoie et des autres responsables, est catégorique, le tracé sera celui-là et rien d'autre !!!



Si le ton du courrier Monsieur Monteil, de novembre 2018 était courtois, le contenu de sa missive est bien une fin de non-recevoir. Cette fin de non-recevoir est documentée, d'abord, par des arguments politiques et, en suite, par des arguments techniques de faisabilité qui semblent crédibles mais aussi modifiables. Rien n'a changé dans le discours des responsables de ce projet.

Tous les arguments d'un tracé simplifié, certes que l'on veut bien entendre, le risque de ne plus répondre aux vrais problèmes des deux stations : Diminution de la pollution, problème des lits froids = stations mortes hors saisons, problèmes de mobilité dans les stations, préservations des espaces naturels, etc....

Discussion de l'argumentation pour un tracé simplifié au départ de la lettre de M. Monteil

- Premièrement, c'est une décision politique puisque :
 - o « Ce parcours jugé pertinent (Départ : secteur de Bellegarde à Magland–station intermédiaire : Pierre Carrée–arrivée : haut du parking P1 à Flaine) a été approuvé à l'unanimité (*par le maire d'Arâches aussi*) par les élus du Syndicat mixte ouvert FUNIFLAINE, lors de la séance du 29 janvier dernier).
 - o « En pareil cas, la justification d'un investissement public aussi important ne pourrait être vraiment plaidée » **Pourquoi un nouveau tracé ne pourrait-il être plaidé ?**
- Deuxièmement, d'ordre technique pour le tracé :

- o le maintien de la gare intermédiaire sur le site de la Pierre Carrée. *(Avec la suppression évidemment, mais non mentionnée, de 9 trous du golf de Flaine et à terme la construction d'immeubles à un endroit qui convient très bien pour des pratique de skis de fond, de biathlon.)*
- o « La présence de lignes électriques à haute tension reliant Magland au poste source des CARROZ (où exactement), obstacle sérieux pour imaginer sereinement le profil de la ligne du téléporté que vous proposez ». *Donc aucune solution n'est possible*
- o Sous réserve de sa faisabilité technique, il n'est pas certain non plus que ce tracé, moins linéaire et donc plus long, puisse proposer un parcours significativement plus avantageux par rapport au transport terrestre. *L'argument d'un trajet plus raide me semble fallacieux compte tenu de la dépense qu'un automobiliste devra dépenser en frais de parking à Magland et en billet allée-retour par le FUNIFLAINE.*
- o Le parking P3 présenterait des risques d'avalanches incontestables. *Les autres parties de Flaine à l'aplomb de la barre rocheuse, sont, me semble-t-il aussi exposées.*
- o Le maintien de la gare d'arrivée sur le Parking P1 entrainera d'autres aménagement pour ce qui est appelé les « piétons ».

M. Monteil et les autres responsables, on-t-ils oublié les autres arguments qui ont présidé à la mise en route de ce projet de FuniFlaine ? :

Ceux décrits ci-dessous en 2015 pour le projet qui passait par le Lays et la Kedeuze aux Carroz !!! :

- o **Transport public** (tramway aérien) sûr, confortable, accessibles à tous, été comme hiver.
- o **Prix du billet très compétitifs**
- o **Ouvert 7j/7, 10 mois/12.**
- o Débit de 2000 passagers/jour pouvant aller à 3000 passagers/jour.
- o **Objectifs 1.000.000 passagers/an.**
- o Destiné :
 - aux professionnels du tourisme,
 - aux clients des stations *(Quelles stations?)*,
 - à la population permanente.*(d'où ?)*
- o **Création de 30 emplois**
- o **Investissement de 85 millions € HT (???), comprenant, l'appareil, les stationnements, les voiries.** *Les infrastructures sont-elles encore d'actualités ?*
- o **Amélioration de l'air en vallée de l'Arve** par réduction du trafic vers les stations des Carroz et de Flaine. **Économie de 2000 tonnes de CO²** (cohérence avec le PADD, action 2.3, mesure prise au titre des agendas 21 locaux. *Va-t-on retrouver ces arguments avec le tracé retenu ?*
- o **Transport des personnes et des marchandises**
- o **Réduire de manière significative les nuisances sonores** liées aux voitures pour les passagers et les riverains.
- o **Préserver le milieu naturel et pastoral** : une mobilisation du sol réduite par un nombre de pylônes réduit. *(c'est en contradiction avec les projets UTN aux Carroz et le projet immobilier de Flaine ???)*
- o Pourquoi 3S : 3 câbles soit 1 tracteur et 2 porteurs.
- o Longueur : 8000m
- o Dénivelée : 1350m
- o Nombre de cabines : 45
- o Puissance : 2000kw

Nous n'en sommes plus là.

Donc, pour que nous puissions reconnaître le bien fondé du tracé actuel, nous devrions pouvoir prendre connaissance de toutes les études dont M. Monteil et les autres responsables, font mention pour ce projet de FuniFlaine.

Pourquoi restent-elles secrètes ? Restent-elles secrètes pour éviter de montrer les insuffisances du projet? Est-il possible, aussi, de prendre connaissance des comptes-rendus des réunions du **Syndicat mixte ouvert Funiflaine** ?

Sont-ce des décisions techniques ou politiques qui ont prévalu ?

Comment obtenir ces études ?

- Voir plan du « MESSAGER » repris ci-dessus.
- La réalisation d'un téléporté selon un itinéraire simplifié - accès direct Magland / Col de Pierre Carrée / Flaine - avec une liaison multimodale entre la gare ferroviaire et la gare de départ, **a nécessité la conduite d'études préalables de faisabilité technique et juridique**, sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte FUNIFLAINE.

Aujourd'hui achevées, elles ont permis d'actualiser le planning et le coût de cette opération. COMPTE-RENDU du CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 19 JUILLET 2018.

Ce tracé demandera, de toute façon, le déplacement de la ligne électrique à haute tension d'ENEDIS (voir commentaires du Dauphiné ci-joint) et pourtant M. Monteil dit le contraire.

Avec ce tracé, la ligne à haute tension, gérée par ENEDIS, sera en grande partie déplacée et effacée !!! VOIR LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ du mercredi 31 janvier 2018.

Avec le tracé défendu par M. Monteil et les autres responsables, les Carroz sont exclus de la desserte au seul profit de Flaine. Rien n'est prévu aux Carroz puisque le TC Lays-Cupoire est abandonné. Pourtant ce FuniFlaine est sensé desservir « les stations » ?

- Voir plan du « MESSAGER » repris ci-dessus.
- Il paraît donc que le tracé préconisé par M. Lardennois aurait mérité une attention plus soutenue quant à une gare aux FEUX et ses justifications. Le trajet n'eut été que peu modifié tout en augmentant le bassin de chalandise, bien nécessaire à sa rentabilité.

La suspension voir la suppression de l'UTN obtenue par « Les Amoureux des Carroz », en août 2018 devrait gêner la faisabilité du projet puisque les 47.000m² de constructions à Pierre Carrée avec la suppression des 9 trous du golf ne pourrait plus être compensés par les 9 trous d'un hypothétique golf des Carroz. Quoique la mairie, en catimini, a réactualisé le projet UTN au mépris de la décision de M. le Préfet d'août 2018!!!!

§ Marc lochum va transférer au SIF la propriété (ou les droits) des terrains qu'il projette d'urbaniser. Ce sera formalisé et pérennisé. (note : somme considérable, **Pour 40 000 m² de SHON**, cela peut atteindre 30 ou 40 M€) VOIR RAPPORT DEL'ASSOCIATION FLAINOISE du 29 janvier 2018.

§ Monsieur Patrice BONNAZ, directeur du Syndicat Intercommunal de Flaine, a fait une présentation de la station de Flaine et des gains potentiels de CFE et CVAE qui pourraient découler de l'urbanisation prévue au col de Pierre Carrée en cas de réalisation du FuniFlaine : **47 000 m² de constructions supplémentaires** qui pourraient générer sur une période qui s'approcherait plus de 20 ans que de 10 ans comme indiqué par M. Bonnaz, ce qui pourrait engager une augmentation annuelle moyenne de 30 000 € de CVAE sur 20 ans, qui pourrait représenter à terme une somme de 447 000 € environ.

Il s'agit d'une projection qui est subordonnée à l'approbation du PLU de la commune d'Arâches par le conseil municipal puis par le service préfectoral, à la délivrance d'une nouvelle « Unité Touristique Nouvelle » par les services de l'Etat ; autant d'éléments qui pour l'instant ne sont pas actés. COMPTE-RENDU du CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 19 JUILLET 2018

▪ Les deux grands arguments qui sous-tendent le projet FuniFlaine sont d'une part des enjeux environnementaux et d'autre part, des enjeux économiques et touristiques. Ont-ils été revus à la baisse ou tout simplement abandonnés, au vu de ceux annoncés pour le FuniFlaine grand parcours en 2015, voir plus haut ?

Cette initiative s'inscrit dans une ambition portant une nouvelle vision d'accès à la montagne. Elle répondra à plusieurs enjeux :

- environnemental : le projet FUNIFLAINE, eu égard au Plan de prévention de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve, contribuera à l'objectif partagé de réduction des gaz à effet de serre, en proposant une desserte fiable, rapide et en adéquation avec la géographie locale. Parallèlement, cette infrastructure de transport par câble devrait intégrer une plateforme logistique dédiée à l'acheminement des biens, marchandises ou déchets, selon des moyens techniques adaptés et très faiblement émetteurs de gaz à effet de serre,
- économique et touristique : ce projet innovant d'ascenseur valléen permettra en effet de désengorger les voies d'accès au Grand Massif lors des saisons touristiques estivales et hivernales et favoriser l'accès des saisonniers aux sites desservis. COMPTE-RENDU du CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 19 JUILLET 2018.

Une décision sur le financement est obligatoire avant octobre 2018 sinon les subventions disparaîtront du nouveau Plan État-Région (voir ci-dessous) Qu'en est-il actuellement ?

- Allocution de Martial Saddier, Vice président de la Région. Engagement répété au nom de la Région sur le financement du FuniFlaine. Avec une date butoir en octobre 2018 pour que le projet soit engagé fermement sur des bases claires, y compris au plan financier. Si cette échéance n'est pas tenue, le budget des subventions disparaîtra dans le nouveau plan Etat-Région.
- Prises de position ferme sur le suivi du projet FuniFlaine, qu'il considère comme un test pour la France (cela existe à l'étranger, et il y en aura d'autres en France).

La Région et le Département n'ont pas l'intention de prendre les décisions à la place du Syndicat Funiflaine, mais en feront un suivi rapproché, pour surveiller le bon usage des 50 M€ de subventions. Le FuniFlaine devra être utilisé à des besoins multiples pour être justifié.

▪ **Reste que le financement est insuffisant de 16 Millions donc bancal.**

Reprend-t-il tous les coûts de toutes les installations nécessaires à l'exploitation préconisée, ainsi que les surcoûts inhérents à ce genre de projet ?

- La construction du budget est laborieux, insuffisant à hauteur de 16Mio€, que rien ne dit que le privé n'acceptera d'y prendre une part de 15 Mo€, ni quelles seront les conditions de leur acceptation possible.
- La justification de l'abandon de la voiture, du camion, des motos est justifié par des arguments peu convainquant compte tenu que les utilisateurs devront payer un aller-retour, la place de parking et que rien ne prédit que la liaison sera assurée, en cas de intempérie ou durant la morte saison.
- Que les frais d'exploitation, nécessairement, à charge des communes de Magland et Carroz, n'est pas à notre connaissance connus.
- Que le bassin de chalandise des Carroz, soit 20.000 lits, n'est pas pris en compte alors que soit disant l'arrêt à la Pierre Carrée est sur la commune des CARROZ !!!
- Quelles études ont prouvé que ce mode de transport à partir de Bellegarde,
 - fera gagner du temps aux utilisateurs. (Lesquels : surtout skieurs d'un jour et saisonniers venant de la vallée).
 - diminuera la pollution dans le vallée de l'Arve. (Compte tenu que ce sont les gros camions de transport internationaux et les foyers à bois qui sont considérés comme les principaux pollueur par émissions de CO², gaz à effet de serre, l'argument est très léger).
 - que finalement, ce mode de transport aura la préférence des utilisateurs par rapport à la voiture ? (Mais est-ce que cela amènera plus de monde dans le »Grand Massif »et Quelle étude prouve cela?)

▪Prises de position ferme sur le suivi du projet Funiflaine, qu'il considère comme un test pour la France (cela existe à l'étranger, et il y en aura d'autres en France).

La Région et le Département n'ont pas l'intention de prendre les décisions à la place du Syndicat Funiflaine, mais en feront un suivi rapproché, pour surveiller le bon usage des 50 M€ de subventions. Le FuniFlaine devra être utilisé à des besoins multiples pour être justifié. VOIR RAPPORT DE L'ASSOCIATION FLAINOISE du 29 janvier 2018.

Le plan de financement du projet FUNIFLAINE proposé par le Président et approuvé par le conseil communautaire le 18 juin 2018 est le suivant :

Département	CPER	25 M €
Région	CPER	20 M €
Etat	CPER	4 M €
2 CCAM		4 M €
Arâches		1,5 M €
Magland		1,5 M €
Europe	FEDER	4 M €
Sous-total		60 M €
Coût du projet		76 M €
Part du privé escomptée		15 M €
Complément à financer par les financeurs		1.0 M €

Pour le financement de la participation de la 2CCAM à hauteur de 4 millions, Monsieur le Président fait en séance les propositions suivantes :

- A partir de N + 1 : contribution des communes à hauteur de 5 € par habitant via les attributions de compensation, confirmée par la CLECT
- A partir de N+ 4 : recours à l'emprunt garanti par le Conseil Départemental
- Le million complémentaire devant être recherché parmi l'ensemble des finasseurs.(!!!!)

COMPTE-RENDU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 19 JUILLET 2018.

Maintenant, contre l'avis de nombreux habitants, des scientifiques et le bon sens, Il est clairement établi que le FuniFlaine passera par le sommet de l' Arbaron, qu'il est bien prévu que le golf de Flaine perdra 9 trous et que la station des Carroz est écartée d'une solution possible d'amélioration de la mobilité qui serait bien nécessaire.

Que peut-on encore discuter dans une concertation préconisée par les responsables du projet ?

Pour Les Carroz :

- Réduire le trafic dans le centre de la station, améliorer la mobilité et le stationnement.
- Permettre une solution de retour, à partir de Flaine, en cas de panne ou d'intempéries.
- Augmenter la zone de chalandise du FuniFlaine par l'apport d'un potentiel de 20.000 lits

- La rentabilité de l'investissement qui semble ne pas être assurée.
- Comment sera-t- il possible d'envisager la résolution des « lits froids » des Carroz et ailleurs ?
- Les 46 hectares de la « Pierre à Layas » sont à nouveau compromis avant même que la suppression des 9 trous du golf de Flaine ne soit définitivement approuvée.
- Les dés sont pipés, allons-nous devoir revêtir un gilet jaune pour nous faire entendre ?

Le projet de 2015 était bien plus profitable pour les Carroz et pourrait raisonnablement nous rapprocher du maire.

Pour Flaine :

- Avoir un parcours à la sortie du FuniFlaine qui donne satisfaction aux skieurs et au « piétons »
- Éviter de supprimer 9 trous au golf de Flaine et une urbanisation malvenue.
- Permettre de développer d'autres sports d'hiver dans un endroit où la neige est toujours présente en fin de saison.

Pour terminer, dans sa lettre de novembre 2018 M. Monteil nous disait :

« Je tiens à vous confirmer toute ma détermination pour mener à bien ce projet vital pour notre territoire et rendu possible par une mobilisation exceptionnelle des financeurs publics, réunis autour du Contrat de Plan État- Région »

Réponse politiquement forte mais particulièrement creuse quand on analyse l'ensemble des problèmes.

Un tel langage qui entraîne la suspicion. Serait-ce de la novlangue ?

Qu'est-il dit, exactement, dans le Contrat de plan Région - État ?

Quels sont les arguments qui ont amenés de tels budgets majoritairement publique dont on ne mentionne jamais la rentabilité ?

Pourquoi la rentabilité n'est pas abordée, d'autant que les privés seront sollicités?

L'explication serait alors comme dit au départ : « vitrine en vue de trouver solution pour d'autres stations? »

Vitrine certes pour les politiques mais qu'en pense le citoyen quand il sait que l'État est en grande difficultés financières !!!!

De plus, ce sont les communes qui devront assurer les déficits d'exploitation et, certainement, les surcoûts inévitables dans ce genre de projet.

Par la suite, d'autres projets seront-ils encore possibles financièrement plus en rapport avec le développement durable ?

Finalement, le FuniFlaine est-il vraiment vital ? Et pourquoi ?

Le Funiflaine, ne serait-ce pas plutôt une usine à gaz alors qu'il se veut réduire la pollution atmosphérique, ce serait assez croquignolet !!!!

Bien cordialement.

Michel CHAINEUX

Les Carroz

74.300 Arâches la Frasse