



Document élaboré avec l'Association « Les Amoureux des Carroz ».

Vendredi 8 mars 2019

Avis dans le cadre de la concertation sur le projet Funiflaine

Nous rappelons ici de façon synthétique notre vision du projet actuel.

Choix du tracé.

Pour nous, ce projet est de façon principale une remontée mécanique d'accès à un Domaine Skiable, et donc ni un Ascenseur Valléen, ni un Transport Public, ce qui pose un problème de contexte légal des subventions.

Nous ne sommes pas convaincus par l'offre de transport des piétons, soit en tant que mobilité touristique, soit en début ou fin de séjour avec bagages.

- premier point, seule une desserte des Carroz apporterait la satisfaction de besoins de mobilité, au plan touristique et Domicile-Travail, pour les Flainois, les Carroziens, et améliorerait aussi l'impact du projet et le bilan d'exploitation. Nos familles (pour les non-résidents) ne viendront jamais en Funiflaine en été s'il n'y a pas de gare aux Carroz. Pour l'hiver c'est incertain.

- 2ème point, seule une organisation de la gare de Flaine assurant une arrivée quasi-directe dans le centre de la station, serait gérable. Elle donnerait le choix entre un trajet à pied vers une part importante des commerces ou résidences, et l'utilisation de navettes pour les lieux les plus éloignés. Cette arrivée au centre de la station devrait pouvoir se faire avec un chariot à bagage (depuis la descente du train ou le parking auto), afin de limiter l'appel à un service de conciergerie (valable uniquement pour les résidences) et de limiter le nombre de navettes.

Le choix de navettes augmenterait de façon importante le temps de trajet des passagers à pied surtout en heure/période creuse.

Nous craignons le scénario où les familles viendront en voiture déposer leurs bagages chez eux (parking couvert), et iront ensuite garer la voiture à Magland, tout à fait contre productif pour le trafic routier. L'existence ou non de ce scénario viendra du prix, du transfert de bagages, et de la régulation ou non de la route.

L'absence de gare intermédiaire au niveau des Carroz ou des Molliets rendra très difficile toute régulation du trafic de la route aux Carroz. On ne pourra pas dire aux conducteurs « allez prendre le Funiflaine à Magland ».

La gare de Pierre Carrée n'est pas justifiée si on respecte le principe ci-dessus.

L'objectif du Funiflaine de faciliter l'échange des skieurs entre Flaine et le massif serait tout aussi bien réalisé avec une gare intermédiaire aux Molliets ou aux Carroz, et cela sans besoin de la télécabine supplémentaire annoncée par le maire d'Arâches. Avec un supplément de longueur du Funiflaine de 750m et 1 ou 2 pylônes de plus, ce projet est globalement nettement moins cher que celui du Syndicat.

Dans le projet actuel, il est prévu de faire le dispatching des piétons à partir de navettes, entre le P1 et Pierre Carrée (on peut difficilement imaginer des gares plus excentrées à Flaine). Dans ces conditions, la capacité des navettes mises en œuvre rend également inutile la gare de Pierre Carrée, même en dépannage pour le retour au massif.

En tout cas, un Ascenseur Valléen n'est pas là pour faire du dispatching à l'intérieur d'une station.

Gestion des espaces

Les aménagements prévus, dans le cadre du Funiflaine et de projets communaux, vont conduire à la disparition d'un espace sport/nature à Pierre Carrée. On peut y pratiquer en hiver le ski de fond et la marche en raquettes sur des pistes sécurisées, le seul endroit autorisé à Flaine, et pratiquer le golf l'été.

Le Funiflaine va entraîner une diminution de l'espace touristique de la station.

Cette diminution va conduire la station à être pratiquement à 100 % un Domaine de Ski Alpin, à rebours des attentes des clients, et interdira de leur proposer des activités alternatives lorsqu'on ne pourra pas les accueillir sur les pistes de ski, trop chargées.

Nous sommes atterrés par l'emprise du système de transport en projet. Il est destiné en priorité à réduire le trafic automobile, ce qui doit libérer des places de parking, et les infrastructures devraient majoritairement s'en tenir à des parties de parkings désaffectées.

Choix du type de remontées mécaniques

Le choix a été signifié dans le dossier, sans justification. Il est très important à plusieurs titres :

- le prix de construction et d'entretien,
- la capacité de transport (personnes, fret), distance entre pylônes, restriction en hauteur de survol, tolérance au vent.
- l'impact sur le paysage.

Le projet Funiflaine réalisé avec un TC monocâble aurait été différent.

En tout cas la réduction de prix serait répercutée sur le prix du billet, et le rendrait beaucoup plus attractif.

La nouvelle installation entre Orelle (800m) et Cime Caron (3200m) en 2 tronçons (qui n'a pas le label d'Ascenseur Valléen, en absence de SCOT) va être réalisé à partir de cette année avec des Télécabines Mono-câbles, pour un prix de 40 M€. Son ampleur est le double de celle du Funiflaine.

Le maître d'ouvrage met en œuvre des astuces pour limiter les inconvénients, par exemple les cabines du 2ème tronçon, avec moins de passagers, seront lestées pour en améliorer la résistance au vent (il faut changer de cabine à mi-parcours). Il nous semble important d'analyser cette voie.

« Le mieux est le mortel ennemi du bien ! » (Montesquieu)

Aspect exploitation. On comprend que tout ne soit pas connu sur ce point, mais on pourrait au moins avoir des objectifs. Or ceux-ci sont méconnus, aussi bien en capacité de transport horaire ou annuelle, qu'en horaire et jours d'exploitation. On sait évaluer approximativement le coût de l'exploitation, cela permettrait d'avoir une idée sur la faisabilité d'une exploitation équilibrée.

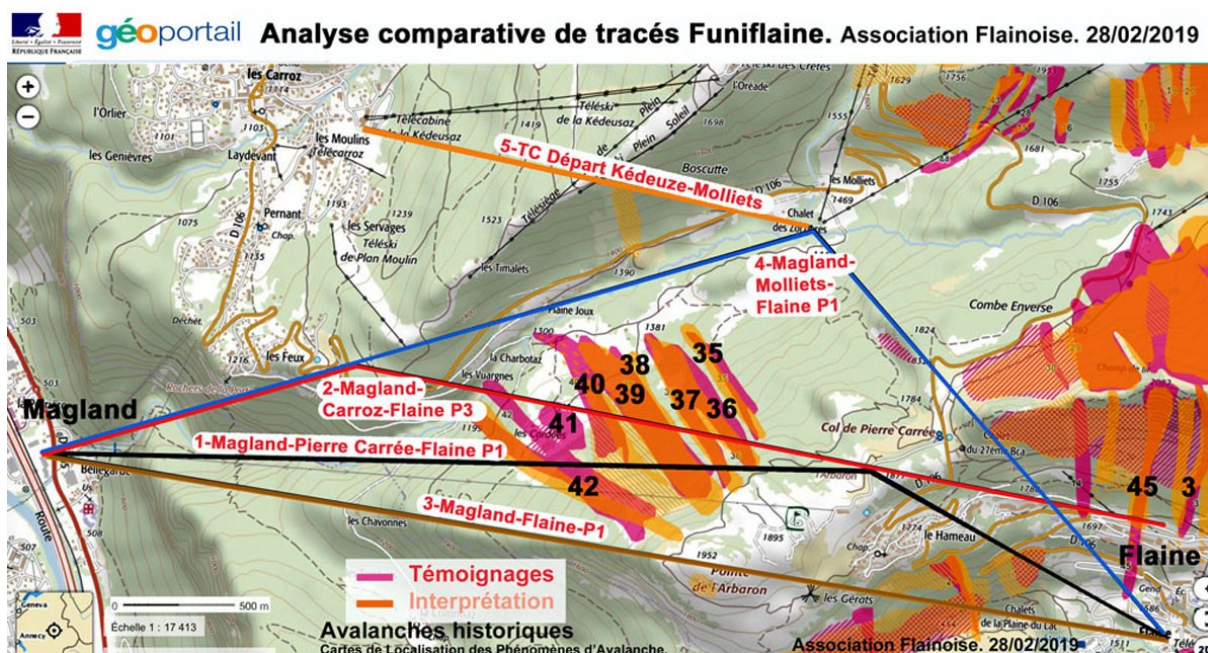
Il semble bien y avoir un consensus sur le fait que l'exploitation seule ne puisse pas être équilibrée, et qu'il faudra faire appel aux Résidences et au Domaine Skiable. Cela se comprend très bien si c'est fait dans la clarté, afin de gérer dans la transparence les difficultés qui pourraient survenir.

Il y a un point d'interrogation important au niveau des parkings. Si le projet fonctionne de façon satisfaisante, le délégataire devra construire de nouveaux parkings, et en amortir le coût sur la billetterie. L'impact pourrait être significatif.

Réflexion sur les tracés.

Liste des tracés évoqués durant la phase de concertation, par longueur de câble croissante.

	Tracés	Commentaires
1	Magland–Les Carroz–Flaine P3 Câble 5435 m 5 pylônes	Le plus court de tous. Arrivée en Zone Rouge. Dérivation refusée par la Préfecture en raison de l'existence du tracé 3 (qui pourtant offre moins de services).
2	direct Magland–Flaine P1 Câble 5532 m 6 pylônes 2ème branche possible direct Magland-Les Carroz Câble 1475m 2 pylônes.	Très rapide en absence de gare intermédiaire entre Magland et les deux destinations principales qui seraient Les Carroz et Flaine. Passer à Magland entre Flaine et Les Carroz peut sembler bizarre mais n'est pas un inconvénient significatif. Si on inclut la 2ème branche, le tracé est le plus long.
3	Projet actuel du Syndicat Magland–Pierre Carrée–Flaine P1 Câble 5620 m 6 pylônes	Survole d'une zone avalancheuse avec un lourd historique. Nous pensons qu'un pylône est nécessaire, et que la Préfecture appliquera la même règle que pour le tracé 1 car il y a les tracés alternatifs 2 et 4. Nous notons que sur le parking P3, la zone rouge s'étend environ 150m plus bas en dénivelé que les avalanches constatées. Il y a probablement une impossibilité absolue de poursuivre ce projet.
4	Magland–Les Molliets–Flaine P1 Câble 6386 m 7 ou 8 pylônes	Moins cher pour la collectivité que le projet actuel avec la suppression de la Télécabine Molliets-Pierre Carrée qui n'est plus utile. Le Département et/ou la Région sont également en partie financeurs de cet autre TC, raisonner en coût global a d'autant plus de sens.



Déroutement de la phase de concertation.

Il y avait peu d'éléments techniques sur le projet.

Il y avait bien peu d'écoute et beaucoup d'inexactitudes dans les réponses faites aux demandes de changement.

Exemples :

Critique : La gare aux Carroz crée un détour, on augmente le temps de parcours.
Réponse. C'est faux, c'est le plus court de tous les trajets. C'est même plus court que le direct Magland – Flaine P1 en raison du relief et de la position centrale de la gare de Flaine. Nous avons encore entendu cette affirmation trompeuse il y a quelques jours sur 8MontBlanc.
Critique de notre projet arrivant au P3, en zone rouge, en raison des risques d'avalanche. Et en réponse à une question : « Il n'y a aucun risque lié aux avalanches sur la montée à l'Arbaron ! »
Réponse. Notre tracé arrivait au P3 en un lieu où il n'y a jamais eu d'avalanche répertoriée, qui depuis l'avalanche de 1935 (proche) a été sécurisé par une forêt, des paravalanches, et est géré en cas de risque d'avalanche. Le tracé du Syndicat est pour nous bien plus risqué. Sur une longueur d'au moins 1100m qui nécessitera à notre avis au moins un pylône, le tracé survole une zone avalancheuse particulièrement active avec 4 avalanches répertoriées dans le rapport du PPRNa d'Arâches, 10 chalets endommagés ou détruits, 1 décès. L'accès aux pylônes par le personnel posera aussi un problème en hiver en raison du risque important d'avalanche de la zone. Il n'y a pas pour l'instant de règlement du Plan de Prévention des Risques Naturels, car cette zone est inconstructible, mais elle sera certainement classée « zone rouge ». Il est étrange que le Maire d'Arâches, présent, ne soit pas intervenu. Il connaît parfaitement l'historique des avalanches sur la commune, et il est étrange aussi que le Syndicat ignore cette situation ! Notre compréhension est que la vision des risques d'avalanche au sein du Syndicat est à géométrie variable selon les tracés.
Critique sur la disponibilité du foncier dans la zone des Feux. Réponse. C'est un terrain communal !
Déclaration. Le Projet du Syndicat minimise les pylônes dans la combe de Flaine. Ainsi, il n'y aura pas de pylône entre Pierre Carrée et le parking P1. Réponse. Il nous semble que l'auteur cette déclaration n'a pas regardé le relief de cette liaison, avec une proéminence au milieu de la descente, sous les Terrasses d'Hélios.

Nous pourrions encore citer d'autres points.

Conclusion. Nous sommes opposés au projet présenté durant cette phase de concertation, sauf modification de tracé, et éclaircissement des capacités de transport à différents niveaux.

Accès aux documents communs aux deux associations .

Durant le week-end, nous allons ranger sur le site internet de l'Association Flainoise les différents documents diffusés depuis le mois d'octobre 2018 qui pour beaucoup sont toujours d'actualité.

Nous y ajoutons une description du tracé Magland-Molliets-Flaine qui n'a pas été diffusée jusqu'à maintenant.

<http://associationflainoise.fr/>