

Etude réalisés par
l'Association Flainoise & Les Amoureux des Carroz
sur le projet du Syndicat Funiflaine

Commentaires & Bilan
de la
Concertation sur le projet Funiflaine
24 janvier - 8 mars 2019

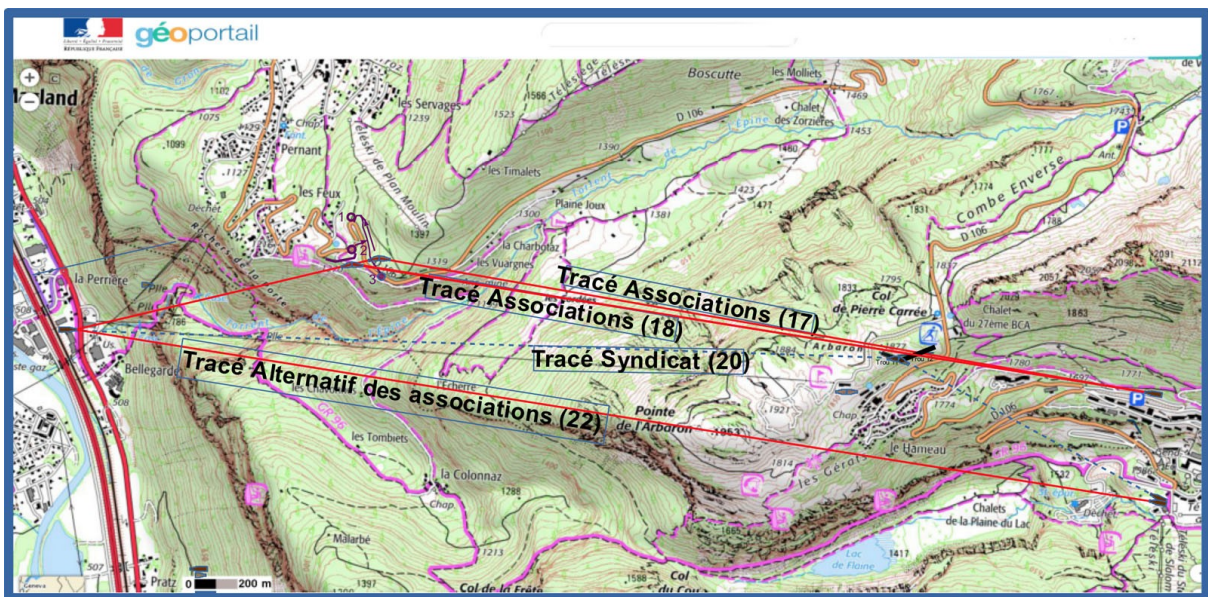
Association Flainoise
immeuble POLLUX appt 407, Flaine Forêt
74300 Arâches la Frasse
<http://associationflainoise.fr/>
info@associationflainoise.fr

Association « Les Amoureux des Carroz »
2 route des Clis, Le Serveray, Les Carroz
F-74300 ARACHES LA FRASSE
FaceBook : Les Amoureux des Carroz
amoureuxdescarroz@gmx.fr

La concertation sur le projet Funiflaine a été à sens unique.

Nous avons décidé de réaliser notre propre bilan du projet, à partir d'une véritable concertation que nous avons menée avec les habitants, et sans crainte de justifier nos conclusions.

Notre démarche est présentée ci-après dans un document en trois parties accompagné de ses annexes.



SOMMAIRE GENERAL

BILAN DE LA CONCERTATION DES ASSOCIATIONS 42 pages

Avant Propos – 4 pages

Partie 1 – Analyse - Quel Funiflaine – 14 pages

- 1.1 Notre Conclusion
- 1.2 La concertation : nos attentes et ce qui nous a heurtés
- 1.3 Les travers du projet présenté
- 1.4 Le tracé du Syndicat est ni un Transport Public, ni un Ascenseur Valléen, et ne sert pas la population
- 1.5 Le tracé proposé par les associations
- 1.6 Coût d'exploitation
- 1.7 Les autres tracés
- 1.8 Aspects Technologiques
- 1.9 Références Historiques de projets ratés

Partie 2 – Tracés – 13 pages

- Projet du Syndicat et notre proposition, vues en plan et profils - 2000 p/h.

Partie 3 – Bilan de la concertation : Comment se sont déroulés les échanges. 11 pages

- 3.1 La phase de Concertation, déroulement des échanges.
- 3.2 Critique du « Bilan de la concertation publié par le Syndicat Funiflaine ».
- 3.3 Contre-vérités du Syndicat lors des réunions de concertation, et commentaires de notre part.

LES ANNEXES

A1- Restitution des réunions de concertation : transcription et commentaires, 95 pages très instructives !

- A1.1 Flaine le 8 janvier 2019 (début de la réunion préliminaire)
- A1.2 Magland le 4 février 2019
- A1.3 Les Carroz le 11 février 2019
- A1.4 Flaine le 18 février 2019

A2 - Dimensionnement de l'aspect Remontées Mécaniques. 12 pages

- Hypothèses de nos simulations.

A3 - Guide sur les Ascenseurs Valléens. Ministère de la Cohésion des Territoires. 2 pages

A4 - Syndicat Funiflaine : son bilan de concertation annoté par nos soins (plus commentaire dans la Partie 3). 38 pages. Site Internet uniquement.

A5 - Enregistrements audio des réunions, dans des dossiers séparés, environ 7h d'enregistrement, pour bénéficier de l'intonation des propos (site Internet uniquement).

Vous pouvez consulter notre bilan ici <http://www.associationflainoise.fr/> [Bilan de la concertation du Funiflaine par les associations].

Cet article contient un lien vers l'adresse ci-dessous, et éventuellement quelques informations.

Tous les documents sont dans le dossier ici :

<http://associationflainoise.fr/Documents/2019/2019-Funiflaine-BilanDeConcertation/>

Cette version numérique permet de zoomer sur les plans qui ont une meilleure résolution. Elle sera mise à jour.

Avant-Propos : Le Funiflaine, OUI mais pour QUI ?

En premier lieu, ce projet trentenaire repose sur des objectifs que nous partageons, à savoir :

- réduire le trafic routier en apportant un service de Transport Public pour Flaine et le Grand Massif, pour un maximum de population
- apporter aux skieurs une issue pour Flaine en cas d'arrêt du TS des Grands Vans. Le mode choisi étant un Ascenseur Valléen.

Force est de constater que le projet du Syndicat ne répond nullement à ces objectifs puisque :

- C'est un Transport Public qui ne dessert aucun bassin de population, mais qui en revanche est conçu pour réaliser une promotion immobilière à Pierre Carrée (47000 m²). L'exploitation sera donc déficitaire.
- La gare de Flaine prévue au P1 est excentrée et nécessite une navette routière pour l'accès piéton au centre de la station
- Il supprime les possibilités touristiques de la seule zone de la station où on peut pratiquer le ski nordique et la marche en raquettes en hiver, avec un golf remarquable en été.
- Son seul intérêt est l'arrivée skis aux pieds pour les skieurs.

Un autre tracé est possible :

On nous conditionnait avec le fameux « *on ne peut pas faire* », et nous démontrons qu'il est possible de réaliser un projet qui répond parfaitement aux objectifs affichés :

- **Avec une gare aux Carroz**, (*programme électoral du maire d'Arâches, et Haute-Savoie-Mag 2018*), le premier bassin de population avec 2000 habitants aux Carroz et 200 à Flaine, plus 15000 lits aux Carroz et 12000 à Flaine). Soit un réel potentiel pour le Funiflaine
- Trajet Domicile/Travail (Vallée/Les Carroz/Flaine). Une véritable arrivée skis aux pieds pour les stations des Carroz et de Flaine. Une exploitation avec de larges horaires ou un hors saison devient envisageable.
- **Avec une gare à Flaine** située au P3 assurant l'accès au coeur de Flaine sans besoin de navette routière
- **Un Domaine Skiable accessible depuis la vallée en 6,5 minutes pour les Carroz, et à 19 minute pour Flaine**
- **Pas de gare à Pierre Carrée** préservant la zone
- Un tracé plus court pour un prix comparable, avec le vrai service que doit rendre un Ascenseur Valléen.

Notre projet, est élaboré dans le cadre d'une concertation entre les habitants et les 400 adhérents de nos associations, avec une vision à moyen terme correspondant à nos modes de fonctionnement et à nos besoins, contrairement au projet proposé qui privilégie la rentabilité à court terme avec une promotion immobilière et du « tout ski alpin ».

Malgré notre étude, nos arguments et notre dossier bien plus avancé que celui présenté lors de la concertation, le Syndicat Funiflaine évite le dialogue.

La restitution de la concertation démontre qu'un véritable lavage de cerveau a été initié faisant fi des remarques consignées, et faisant ressortir une suite d'amalgames ou de contre-vérités.

Le nombre de personnes annoncées comme favorables n'est pas fondé dans ces conditions.

Ce projet défendu par la Région et certains élus est pour nous une aberration.

Dans l'éventualité où le Syndicat Funiflaine s'entêterait dans cette voie sans modifier son projet, nous nous y opposerons lors de l'enquête publique, car de ce dossier dépend notre qualité de vie, notre organisation et notre argent.

Nous sommes donc en première place pour savoir ce qui est bon pour nous et ce que nous voulons, ou pas, pour notre territoire.

Le projet du Syndicat est de l'argent public dépensé pour rien, une fois de plus.

**Pourquoi faire simple et éco-responsable quand
on peut faire cher, compliqué et tromper les habitants ?**

Un Transport Public doit servir la population.

Partie 1 : Analyse – Quel Funiflaine ?

Table des matières

1.1 On commence par notre conclusion.....	2
a Le projet du Syndicat.....	2
b Le projet que nous soutenons.....	3
1.2 La concertation : nos attentes, ce qui nous a heurté.....	4
1.2.1 Nos attentes.....	4
1.2.2 Ce qui nous a heurté.....	4
1.3 Les travers du projet présenté.....	5
1.4 Le tracé du Syndicat est ni un Transport Public, ni un Ascenseur Valléen, et ne sert pas la population.....	6
1.4.1 Cadre Légal.....	6
1.4.2 Analyse de la clientèle du projet proposé par le Syndicat.....	7
1.4.3 Le Funiflaine du Syndicat ne répond pas aux objectifs.....	7
1.5 Le tracé soutenu par les associations.....	8
1.5.1 Les objectifs.....	8
1.5.2 Analyse de la clientèle – projet que nous soutenons.....	9
1.5.3 Conclusion sur le tracé.....	10
1.6 Coût d’exploitation.....	10
1.7 Les autres tracés.....	11
1.8 Aspects Technologiques.....	12
1.8.1 Gigantisme des installations 3S.....	12
1.8.2 Réflexion sur une technologie plus légère.....	13
1.8.3 Préservation du paysage.....	13
2 Références d’échecs historiques.....	14
2.6.1 Les abattoirs de la Villette.....	14
2.6.2 Le Syndrôme de Vaujany.....	14

1.1 On commence par notre conclusion

Le bilan de la concertation sur le Funiflaine, diffusé par le Syndicat éponyme le 10 mai (Annexe A4) nous semble très loin de la réalité des échanges, et du déroulement que nous attendions de la concertation.

Nous publions donc notre bilan, celui de nos deux associations ayant participé à cette concertation de façon active, bien différent de celui du Syndicat Funiflaine.

Le Syndicat s'engage dans une voie qui ne répond pas à l'intérêt des habitants et qui ne peut, selon nous, que conduire à une remise en cause ou à un échec, espérons-le avant la réalisation du projet.

Pour ceux qui veulent aller tout de suite à l'essentiel, nous commençons par la conclusion, étayée par les chapitres suivants et les documents en annexe.

a Le projet du Syndicat

Le projet présenté ne correspond absolument pas aux besoins des habitants, ni même des socio-professionnels, et posera des problèmes financiers en exploitation.

Ses objectifs affichés :

- apporter une offre de Transport Public d'accès à Flaine et au Massif Partiel, réduisant l'usage de la route,
- dynamiser la clientèle de Flaine et de son Domaine Skiable,
- doubler la liaison Flaine-Massif Partiel, et sécuriser le retour en cas d'arrêt des TS actuels,

Les points négatifs :

- la gare à Pierre Carrée, est sans habitat ni domaine skiable, préparant une urbanisation,
- l'extension du Domaine Skiable au versant Nord de la Combe Enverse et à Pierre Carrée, pour accueillir plus de skieurs. est aux dépens de la perte d'une zone naturelle à protéger,
- l'accès au Massif Partiel est compliqué (rupture de charge) et nécessite un TC supplémentaire,
- on a un transport principalement pour skieurs, une privatisation totale de la montagne en hiver avec suppression des chemins piétons, des activités nordiques, et d'un espace touristique.
- une rupture de charge à Flaine pour les piétons, avec navettes obligatoires,
- ce n'est donc ni un Ascenseur Valléen ni un Transport Public.
- un équilibre de l'exploitation incertain, avec une clientèle trop faible.
- les perspectives de réduction du trafic routier sont insuffisantes et limitées à l'accès à Flaine
- GMDS nous paraît être le seul délégataire possible, capable de financer l'exploitation par les forfaits de ski. C'est problématique alors que la concession du Domaine Skiable de Flaine doit être renouvelée durant le prochain mandat municipal, dans quelques années.
- Les navettes financées actuellement par le Domaine Skiable de Flaine deviendront probablement publiques pour un « Transport Public », et financées par la collectivité.

Nous acceptons de changer nos habitudes lorsque le bilan est clairement positif, mais dans ce cas le bilan est clairement négatif pour les habitants et les clients.

Les touristes sont sensibles aux arguments que nous mettons en avant, et viendront moins à Flaine.

La « large acceptation du projet par les socio-professionnels », mise en avant par le Syndicat, n'est pas prouvée car le nombre de réponses des socio-pros est faible, pour des centaines de personnes concernées.

D'une façon générale :

- une concertation sert à échanger des idées, plus qu'à compter les pour et les contre,
- les problèmes sérieux que nous avons soulevés sont sans réponse pertinente,
- nos associations représentent des centaines de personnes qui se mobiliseront lors de l'enquête publique.
- les avis sont à pondérer par les contre-vérités assénées massivement lors de la concertation, et relevées dans ce dossier (Partie 3 et Annexe A1).

L'objectif du Syndicat est une diminution drastique de la circulation sur la D106 (Balme, les Carroz, Flaine). Or le projet du Syndicat **ne concerne que la station de Flaine** avec une faible clientèle du Funiflaine (temps de transfert 20 mn, rupture de charge à Flaine). Alors que la partie la plus délicate de la route se situe aux Voûtes de Balme et aux Carroz (situation aggravée depuis la nouvelle place de l'Ambiance).

Le Syndicat, pour faciliter la circulation, va interdire la route aux cars dont la destination est Flaine. Pour les touristes empruntant le Funiflaine, un service de navettes sera mis à disposition pour se rendre au centre de Flaine.

Ces perspectives sont insuffisantes. De plus on ne peut pas réguler la route de Flaine en sortie des Carroz sans gare Funiflaine aux Feux : on ne dira pas : « allez prendre le Funiflaine à Magland ».

b Le projet que nous soutenons

Les Carroz constituent le large bassin de population qui manque actuellement au Funiflaine. Notre tracé, de Magland à Flaine, comprend une gare aux Feux, en sortie amont des Carroz.

La station de Flaine, avec un centre très dense, doit être desservie en son centre même, La station des Carroz est une station étendue, tout se fait par navettes, et l'important pour la gare du Funiflaine est d'être à la fois sur le Domaine Skiable, et desservie par le réseau de navettes.

La gare des Carroz apporte :

- un trajet Magland-Les Carroz, **en 6 min., sans embouteillage ni aléas**, skis aux pieds sur le Domaine Skiable du Massif Partiel, avec des navettes desservant toute la station. **L'accès en 6 min. est particulièrement intéressant** pour les skieurs à la journée, et pour l'image du Funiflaine.
- les liaisons Domicile-Travail entre les Carroz, Flaine et Magland (la vallée), non anecdotiques.

Le trajet vers Flaine apporte :

- un Domaine Skiable ou une montagne renommés **en 12 min. de plus** sans embouteillage ni aléas
- un accès à la gare de Flaine skis au pieds, avec pour les piétons un accès direct au centre station, et par navettes aux villages excentrés,

Magland doit bénéficier, avec le Funiflaine :

- d'un aménagement d'accès routier et ferroviaire particulièrement facile avec les parkings nécessaires,
- de retombées économiques pour la population.

Tout à fait convaincant de prendre le Funiflaine, pour les habitants (trajet Domicile-Travail), les skieurs et les touristes et de diminuer de façon notable les véhicules routiers.

Avec cette gare aux Feux, on peut réguler :

- l'accès des cars à destination des Carroz et de Flaine, au départ de la D106,
- l'accès des voitures à destination de Flaine, en sortie des Carroz.

Le trafic sur la route des Carroz et de Flaine est alors réduit de façon significative, tout en améliorant l'équilibre d'exploitation du Funiflaine. On augmente aussi la clientèle des Carroz.

La proximité de la gare de départ du Funiflaine avec l'autoroute A40 et avec la gare ferroviaire (avec navettes), apportent des perspectives remarquables au versant Arve du Grand Massif. Il faut saisir cette opportunité.

Le supplément de clientèle bénéficiera aux deux stations, sera réparti l'hiver dans les deux Domaines Skiables, et n'altérera plus la circulation sur la route.

Enfin il existera un Transport Public pratique entre Les Carroz et Flaine, qui aujourd'hui ne dépend que de la route et fait défaut dans la commune.

Un contexte réglementaire a été mis en avant pour refuser le tracé que nous soutenons, mais nous réfutons les arguments présentés (dans la Partie 3 du dossier).

Au cas où en définitive, en raison des risques naturels, ce tracé passant par Les Feux ne serait pas réalisable, nous présentons dans la Partie 2 une liaison en V avec 2 branches : Magland–Les Feux ; et Magland–Flaine P1. Légèrement plus coûteux, ses apports sont positifs, mais il **est un pis-aller vis à vis des critères ci-dessus, en raison du temps de transport important entre Les Carroz et Flaine via Magland : 23 min. au moins, cela s'applique au retour Massif Partiel depuis Flaine.**

Si aucune réelle desserte des Carroz n'est retenue, nous nous positionnerons clairement contre le projet. Nous pensons que le présent dossier, mis à jour, saura convaincre le Commissaire-Enquêteur.

1.2 La concertation : nos attentes, ce qui nous a heurté

1.2.1 Nos attentes

Pour nous, la concertation est un échange d'idées que le maître d'ouvrage d'un projet peut mettre à profit, pour l'améliorer et pour vérifier qu'il correspond d'une part à ce qu'on en attend, c'est à dire **le projet d'un vrai Ascenseur Valléen et d'un vrai Transport Public et qu'il correspond à l'attente des habitants.**

C'est également ce que nous a indiqué Christian Monteil lors de notre entrevue le 3 décembre 2018, en nous assurant que les dossiers que nous soumettrions seraient transmis au Bureau d'Etudes du Syndicat, et que nous aurions un retour.

Nous avons joué notre rôle, en fournissant au Syndicat des éléments assez détaillés couvrant :

- la faisabilité technique de différents parcours
- les besoins des habitants, attentes en Transports Publics et Ascenseurs Valléens.

Nous nous sommes focalisés sur le tracé, et la clientèle.

Nous avons été loin dans cette direction, en attirant l'attention du Syndicat sur des blocages qui pouvaient survenir lors de l'enquête publique à venir.

1.2.2 Ce qui nous a heurté

- La présentation du projet par le Syndicat a été partisane, et utilise même de faux arguments. Voir notre restitution des propos et documents du Syndicat (Tome 3 du dossier et annexe A-1). Aucun dialogue n'a été possible sur le tracé, le point le plus important d'un projet. Une seule fois, un début d'échange est amorcé sur l'impact de l'aménagement de Pierre Carrée, interrompu aussitôt par le Président du Syndicat.
- Nos avis étaient fréquemment basés sur des éléments techniques ou légaux qui ont été purement et simplement écartés, mais ils seront pris en compte un jour ou l'autre, et le plus tôt sera le mieux pour le projet : Il s'agit des Articles L122-1 et R122-1 du Code de l'Environnement.
- **En fait de concertation, le Syndicat a donné le choix suivant : Nous vous finançons « cet Ascenseur Valléen » si vous acceptez notre tracé en l'état.**
- **En fait d'« Ascenseur Valléen », le Syndicat a présenté une Remontée Mécanique.**
- **En fait de « Transport Public », il a présenté un projet desservant une zone sans population concernée » !!!**
- **L'impact sur Pierre Carrée et l'Arbaron a sans doute été volontairement occulté, en particulier la taille monstrueuse de la gare intermédiaire, la gare de télécabine vers Les Molliets, les navettes, l'urbanisation future et l'extension du Domaine Skiable.**
- **Point important** : les auditeurs voulaient en savoir plus sur la rentabilité financière potentielle du Funiflaine pour être certains que **le Funiflaine ne se transformerait pas en boulet financier pour les habitants. Cette éventualité a été occultée en renvoyant le problème au concessionnaire !!!**

En vérité, le Syndicat n'a prêté aucune attention sérieuse à nos propos et propositions.

1.3 Les travers du projet présenté

Le projet du Syndicat présente des faiblesses considérables, que nous résumons ici :

- **L'emplacement de la gare du Funiflaine à Magland pose des problèmes pour tous les tracés :**
- La gare du Funiflaine n'est pas une gare multimodale :
- La gare SNCF ne jouxte pas la gare du Funiflaine,
- Peu de TGV s'arrêtent à Magland, et en tout cas pas ceux en double longueur, trop longs.
- La circulation à Magland est déjà dense. L'apport de véhicules supplémentaires demande de réorganiser la circulation à Magland pour qu'elle soit fluide (sujet important, abordé par les auditeurs de Magland, mais non finalisé par le Syndicat Funiflaine).

Il faudrait un espace « accueil » agréable avec magasins et restaurants ; peut-être même envisager un quartier touristique. Est-ce possible dans le contexte de Magland ?

Un ascenseur valléen se rentabilise la semaine grâce aux stations touristiques situées en vallée.

C'est le cas du TC 3S des Prodains, reposant sur le bassin de population de Morzine (2800 habitants, 23000 lits). Le sujet n'a été qu'effleuré lors de la concertation.

- **Le Funiflaine du Syndicat ne dessert pas la station des Carroz, habitat touristique central de la commune d'Araches (2000 habitants, 15000 lits) et du Grand Massif. C'est rédhibitoire pour un Transport Public et inquiétant pour le bilan d'exploitation.**

- **La gare de Pierre Carrée ne dessert aucun habitat !!!.** Rien n'y justifie la gare du Funiflaine.

Le Syndicat a d'abord expliqué que la gare de Pierre Carrée desservait le Hameau de Flaine : C'est faux ! Les habitants du Hameau ont des parking privatifs et préféreront venir en voiture. Une fois sur place, les navettes, actuelles, maintenues, seront les plus commodes dans presque tous les cas et le Funiflaine sera une Remontée Mécanique. Ce n'est pas l'objet du Funiflaine.

Au cours de la concertation, des questions insistantes et répétées des auditeurs ont mis en évidence que le projet du Funiflaine avait été élaboré autour d'un important projet immobilier et d'une extension du Domaine Skiable, et qu'il n'était pas question d'en changer.

Mr le Maire d'Arâches a fini par reconnaître dans le Bilan de la concertation l'existence du projet d'urbanisation, l'alibi étant que la décision ne sera prise que durant le prochain mandat municipal !!! L'extension du domaine skiable est bien prévue, l'incertitude porte sur son ampleur.

- **Le Funiflaine aura un impact majeur sur Pierre Carrée, zone complètement défigurée,** avec :

- la gare du Funiflaine, énorme : 100m x 45m comme à Stubaier Gletcher (Tyrol), et non comme le hangar existant du golf (50m x 12m) ainsi que cela a été dit (encore une contre-vérité !),
- le parking pouvant accueillir les navettes à côté de la gare.
- l'élargissement de la route du golf pour les navettes, ouverte en hiver au détriment du ski de fond.
- la gare d'une télécabine venant des Molliets,
- l'extension du Domaine Skiable alpin. Nous apprécions le ski Alpin, mais on doit pouvoir aussi offrir du ski de fond ou des parcours raquettes dans l'endroit magnifique de Pierre Carrée. La ski alpin ne doit pas couvrir la totalité du massif, la montagne ne se limite pas au ski alpin.
- le projet immobilier de 47 000 m² de SHON, et les voiries afférentes.

- **Il ne subsistera rien de ce site magnifique et irremplaçable avec son caractère naturel et sportif, une large zone boisée et vallonnée sera RASÉE.**

Il s'agit d'une privatisation totale de la montagne, en particulier en hiver, supprimant les zones d'activité hors ski alpin à Flaine. Nous faire croire le contraire n'est pas sérieux.

L'emplacement de la gare intermédiaire est choisi pour satisfaire des intérêts particuliers. Le Syndicat semble oublier que le Funiflaine est financé avec l'argent du contribuable, et que l'intérêt général doit passer avant des intérêts particuliers.

- **L'arrivée sur le parking P1 est très excentrée pour les passagers à pied (objet principal du projet pour un Ascenseur Valléen).**

Il s'agit d'une gare de desserte de Domaine Skiable.

Les autres utilisateurs devront prendre des navettes routières pour se rendre dans leur résidence ou dans le centre de la station (par exemple vers une agence immobilière pour les locations).

Nous pensons que cette gare doit être reliée au centre de la station par un ascenseur, ce qui, avec les deux ascenseurs existants entre Forum et Forêt, permettra à une part significative des passagers de se rendre à pieds dans leur résidence.

Il y a eu en 2014/2015 les prémices d'un projet d'ascenseur, mais les élus y ont renoncé en raison du coût.

En l'état, le plan du Syndicat est de desservir Flaine par les deux gares du parking P1 et de Pierre Carrée, en faisant circuler des navettes entre ces deux gares et desservant des arrêts intermédiaires, avec un complément par des prestataires type GoMassif assurant un transport de Cointrin à Flaine via le Funiflaine, bagages compris.

Nous pensons que le nombre de navettes nécessaire lors des périodes de pointe sera important, de l'ordre de 10, en plus des navettes actuelles, pour 1000 passagers/h venant du Funiflaine ou y retournant (la moitié de la capacité du Funiflaine)...

Il y a actuellement 3 navettes au maximum pour assurer la liaison entre Flaine Forêt et le col de Pierre Carrée, avec 7 arrêts intermédiaires.

L'infrastructure de navettes projetée devra parcourir plus de distance, aura plus d'arrêt et de passagers, et certains de ces passagers auront des bagages ce qui prend plus de place et augmente le temps d'embarquement/débarquement. Le nombre de passagers à transporter serait approximativement multiplié par 2 par rapport à aujourd'hui, mais pour nous le nombre de navettes est multiplié par 3 ou 4.

La branche du Funiflaine Pierre Carrée-P1 ne servira pratiquement qu'aux skieurs, ce qui n'est pas le cadre de l'Ascenseur Valléen.

Le choix de cette gare d'arrivée sera dissuasif pour nombre de clients potentiels

- **Le Syndicat rejette notre proposition de tracé arrivant au parking P3** en raison des risques d'avalanche car le parking P3 est en zone rouge (nous ne sommes pas des risque-tout, il n'y a jamais eu d'avalanche au point proposé).

En revanche, il élude les risques d'avalanche sur la montée à l'Arbaron où il devra construire un pylône, qui est pourtant citée 5 fois dans le PPRNa de la commune, avec 10 maisons détruites ou endommagées et 1 skieur tué. Voir détails Partie 3.

1.4 Le tracé du Syndicat est ni un Transport Public, ni un Ascenseur Valléen, et ne sert pas la population.

1.4.1 Cadre Légal.

Il s'agit d'abord d'une Subvention à un Transport Public.

La construction d'un transport à câbles couvrant plusieurs communes, et relevant de plusieurs codes administratifs requiert la création d'une UTN.

La loi Montagne de mai 2017 définit plusieurs cadres pour la création d'une UTN, le Syndicat a retenu le motif : n°8 communément appelé « Ascenseur Valléen » :

Décret n° 2017-1039 du 10 mai 2017 relatif à la procédure de création ou d'extension des unités touristiques nouvelles

« Art. R. 122-8.-Constituent des unités touristiques nouvelles structurantes pour l'application du 1° de l'article L. 122-17 les opérations suivantes :

« 8° La création d'une remontée mécanique n'ayant pas pour objet principal de desservir un domaine skiable, pouvant transporter plus de dix mille voyageurs par jour sur un dénivelé supérieur à 300 mètres.

Le Ministère de la Cohésion des Territoires a rédigé une fiche (n°8) qui précise certains éléments : Voir l'annexe A3 de notre dossier.

1.4.2 Analyse de la clientèle du projet proposé par le Syndicat

Il existe plusieurs catégories de clientèle potentiellement intéressée par le Funiflaine

La clientèle à la journée susceptible de monter en Funiflaine le week end ou les jours fériés :

- La montée à Flaine en Funiflaine par Pierre Carrée dure 19 mn. Avec le temps d'arriver à Magland, la dépose au parking et le prix du billet, la montée en voiture aux Carroz, ou aux Molliets, reste compétitive pour le Massif Partiel. **Cette clientèle ne diminuera pas beaucoup le nombre de voitures sur la route en week-end.**
- Les clients à la semaine arrivant le samedi par Tour Operator, par bus ou par train pour se rendre à Flaine seront obligés de prendre le Funiflaine, les cars et bus n'étant plus autorisés à monter. **On peut compter sur cette clientèle le samedi pour prendre le Funiflaine.**

La clientèle susceptible de monter en semaine:

- Prendront aussi le Funiflaine la semaine : les personnes se déplaçant en Domicile-Travail, venant de la vallée pour travailler à Flaine, ainsi que les enfants des écoles de la vallée pour venir à Flaine, si les tarifs sont intéressants. **On peut compter sur cette faible clientèle**

La clientèle arrivant le samedi en voiture chargée de bagages:

- Elle prendra la route de Flaine pour pouvoir décharger la voiture devant son immeuble. Si le parking n'est pas possible ou à un tarif prohibitif, le conducteur redescendra garer sa voiture à la gare de Magland et remontera avec le Funiflaine. **On ne peut pas compter sur cette clientèle, de même que sur celle des résidences haut de gamme de Flaine disposant de parkings privés.**

Globalement le taux de remplissage du Funiflaine sera désespérément faible.

On peut améliorer le bilan en faisant du transport de fret avec un service bagages.

Ce sera encore insuffisant pour équilibrer l'exploitation.

Rendre le Funiflaine accessible aux Carroziens est une nécessité

- Dans le tracé du Syndicat le potentiel de la clientèle est limité à Flaine, correspondant à une petite moitié du potentiel possible de la commune d'Arâches. Pour rentabiliser le Funiflaine qui a une capacité importante, il faut trouver une clientèle ailleurs, et c'est celle des Carroz avec un bassin de population très supérieur à celui de Flaine. Son domaine skiable, intégré au Massif Partiel, est également très important, et l'accès très rapide depuis la vallée attirera aussi d'autres clients.
- Pour montrer que le Funiflaine s'adresse aussi aux Carroziens, Mr le maire d'Arâches a présenté un télécabine, hors projet Funiflaine, non inscrit au PADD, non Transport Public (horaires différents, clientèle de skieurs), entre Les Molliets et Pierre Carrée.
- d'une part, la commune d'Arâches, **endettée**, devrait compter sur d'hypothétiques aides de la Région ou du Département,
- d'autre part, pour aller des Carroz à Flaine, il faudrait prendre un transport routier jusqu'aux Molliets, le nouveau télécabine vers Pierre Carrée, puis prendre le Funiflaine vers Flaine, et enfin une navette routière pour les piétons. Soit 4 transports différents, avec perte de temps et ruptures de charge.

La desserte des Carroz présentée par Mr Iochum, TC entre Les Molliets et Pierre Carrée plus navettes, n'est pas crédible.

Le Funiflaine doit passer aux Carroz. Il faut évaluer le projet Funiflaine en incorporant le télécabine des Molliets avec le coût global pour la collectivité.

1.4.3 Le Funiflaine du Syndicat ne répond pas aux objectifs

Le projet de Funiflaine du Syndicat n'est pas un Ascenseur Valléen

Un Ascenseur Valléen a pour mission de relier la vallée à une station avec le parcours le plus rapide possible pour dissuader les touristes de s'y rendre en voiture. Il n'y pas de gare intermédiaire sauf en cas de desserte d'une autre station. C'est le cas de la commune d'Arâches qui possède 2 stations : Les Carroz (2000 habitants et 15000 lits), et Flaine (200 habitants et 12000

lits), avec 2 domaines skiables: le Massif Partiel pour les Carroz (le plus fréquenté) et le Massif de Flaine.

Un Ascenseur Valléen ne doit pas avoir pour objet principal de desservir un domaine skiable. Le tracé du Syndicat du Funiflaine évite la zone de population importante des Carroz, en privilégiant un arrêt sur une zone inhabitée.

Le Funiflaine du Syndicat ne peut donc pas s'appeler Transport Public ni Ascenseur Valléen.

Pour que le Funiflaine soit un Ascenseur Valléen, il doit desservir, et les Carroz et Flaine, par le chemin le plus court.

Rupture au sein de la commune d'Arâches et du Grand Massif.

Avec les Carroz et Flaine, la commune d'Arâches est fracturée entre deux pôles d'activité distants, qui ont peu de synergie entre elles au bout de 50 ans. Est-ce voulu ?

Le projet du Syndicat transformera la fracture en rupture, qui sera scellée définitivement.

Flaine sera reliée à la commune de Magland. Les élus doivent aller au bout de leurs idées, et rattacher la station de Flaine à la commune de Magland. Cela ne sera pas une révolution, il suffira de transférer le contrat de DSP du Domaine Skiable à Magland, de faire monter les repas de la cantine scolaire depuis Magland par le Funiflaine... et simplifiera bien des choses. Les conseillers municipaux de Flaine accéderont facilement à la mairie de Magland et vice versa.

Le lien routier unique entre ces pôles, est contraire aux objectifs du Funiflaine.

Cela ne va pas dans le sens d'une meilleure cohésion dans le Grand Massif.

A contrario, une liaison entre les 2 stations des Carroz et de Flaine, est indispensable pour un fonctionnement en synergie, aussi bien pour les travailleurs que pour les touristes.

En conclusion : le projet Funiflaine proposé par le Syndicat ne répond à aucun des objectifs, aux plans administratif, économique, ou écologique. On aura perdu le site remarquable de Pierre Carrée, on aura toujours les embouteillages aux Carroz et ce sera probablement un boulet financier pour les contribuables que nous sommes.

Note : Nous avons indiqué le chiffre de 600 travailleurs habitant aux Carroz et travaillant à Flaine en hiver. Entendu en réunion, ce chiffre a été démenti par Patrick Chancerel, Président du SIF qui l'évalue entre 100 et 150 (concertation le 18 février)..

Un compte rapide :

- GMDS a environ 200 employés durant la station d'hiver, dont 80 logent à Flaine. Reste 120.
- Durant la saison 2018/2019, il y avait environ 150 moniteurs ESF dont une majorité vient des Carroz. Avec l'ESI. Il nous semble qu'on peut compter 100 moniteurs venant par la route.
- Il y a de nombreux commerçants, dont probablement plusieurs dizaines logent aux Carroz.
- Le SIF a 40 employés, ajoutons l'office du Tourisme, cela fait au moins 30 personnes venant des Carroz.

Ce total n'a rien de négligeable, et fait au moins 300 personnes.

Lors de la réunion de concertation du 18 février, Marc Iochum a annoncé 250 saisonniers, ce qui est assez cohérent sachant qu'il n'y a pas que des saisonniers qui viennent travailler à Flaine : des commerçants, des travailleurs à plein temps, et des professions libérales (moniteurs de ski).

Comment peut-on négliger une telle population quand on prétend réaliser un Transport Public ?

1.5 Le tracé soutenu par les associations

1.5.1 Les objectifs

Cette situation nous a conduit à établir un projet de desserte optimal, satisfaisant à la fois aux besoins :

- des touristes, sans rejeter ceux qui ne font pas de ski alpin,
- des habitants qui y trouveront une facilité de déplacement appréciable,
- des employés de Flaine au nombre de plusieurs centaines, habitants dans la vallée de l'Arve ou dans la commune d'Arâches.

L'objectif est de permettre une meilleure mobilité et le développement de l'activité économique à la fois en été et en hiver. Pour cela le Funiflaine doit à la fois

- drainer le bassin de population des Carroz et le bassin de population de Flaine et offrir une liaison pratique entre Les Carroz et Flaine,
- ne pas détruire de zone à protéger,
- ne pas détruire des zones d'activités existantes,
- rendre les meilleurs services au plus grand nombre,
- obtenir le meilleur équilibre d'exploitation.

Pour notre tracé, nous avons conservé le point de départ de Magland retenu par le Syndicat, placé la gare intermédiaire aux Carroz au « Pas à l'Âne », appelé ici « Les Feux », terrain communal, et la gare d'arrivée à Flaine sur le parking P3 (propriété de la SAG).

La position de la gare intermédiaire fixe la position de la gare de Flaine, à partir des contraintes géographiques.

Notre tracé apporte les services attendus, sans détruire les activités existantes, sans survols, sans reposer sur une hypothétique télécabine additionnelle ou justifier une urbanisation ultérieure. Elle est plus centrale à Flaine.

On peut envisager de faire fonctionner hors saison la branche Magland / Les Carroz.

1.5.2 Analyse de la clientèle - projet que nous soutenons

- Le tronçon Magland-Les Feux : la performance clé du Funiflaine

- 6 min. pour le trajet Magland-Les Feux accès direct des skieurs au Massif Partiel.

Cela convaincra les skieurs à la journée de prendre le Funiflaine. Une part importante des véhicules qui habituellement prennent la route restera dans le parking de Magland.

- Devant la facilité d'accès au domaine skiable, ceux qui renonçaient à faire du ski en raison des embouteillages sur la route, l'adopteront. Cela permettra la venue d'une nouvelle clientèle.

Le télécabine de la Kédeuze est parfois saturé, la création d'une nouvelle remontée mécanique assurerait plus de confort aux skieurs, et il semble qu'il y ait des réflexions dans ce sens. Il ne faut pas surestimer cet aspect, le TS des Moulins qui doublait le TC de la Kédeuze a été démonté en 2018, peut-être en vue du remplacement par une remontée plus puissante.

- Ceux qui viendront le samedi pour une semaine par Tour Operator à destination des Carroz ou de Flaine, par bus ou par train devront prendre le Funiflaine à Magland. Il n'y aura plus de cars sur la D106.

Que devient la circulation aux Carroz ?

Les problèmes de circulation se situent le weekend et les jours fériés.

Ni les skieurs à la journée, ni les touristes venant par Tour Opérateur, par bus ou par train, ne traverseront les Carroz. Cela entraînera une véritable diminution des véhicules sur la route et un désengorgement du centre des Carroz.

Ceux qui monteront en voiture prendront une route nettement moins chargée. Le problème de circulation peut être considéré comme réglé, ce sera nettement mieux avec ce tracé (sauf si on installe une tente sur la route départementale comme le 22 août 2019).

- La branche Les Feux-Flaine : avec Arrivée au parking P3

Cette branche relie les Carroz à Flaine. La gare du parking P3 donne à un accès direct, aussi bien au domaine skiable (on est skis aux pieds) qu'au cœur de la station, en prenant un ascenseur classique (à construire) pour se retrouver devant la galerie marchande de Flaine Forêt entourée de nombreux immeubles. On prendra les ascenseurs existants pour aller à Flaine Forum. Pour MontSoleil, le Hameau et Pierre Carrée la navette habituelle sera à disposition. On ne change rien dans l'organisation déjà mise en place et qui fonctionne. Il faudra des navettes supplémentaires, mais peu, car les personnes légèrement chargées préféreront dans de nombreux cas faire le parcours à pieds. Montsoleil est à 600m de la gare, mais nombre de voyageurs iront à pieds comme c'est déjà le cas aujourd'hui, malgré les navettes depuis Flaine Forêt.

Le budget supplémentaire pour les navettes sera plus réduit que pour une arrivée au P1, et la possibilité d'accès à pieds sera plus attractive. Il est probable qu'on ne mettra pas de navettes aux heures tardives, et hors saison.

- Accès aux domaines skiables :

À partir de la gare Carroz / Les Feux :

La gare des Feux donne accès au domaine skiable du Massif Partiel : on prend la piste des Servages pour arriver au télécabine de la Kédeuse. Le retour se fera par la piste des Timalets, puis bifurcation au sommet de la piste des Servages sur une ancienne piste à remettre en service.

En fin de promenade les skieurs peuvent profiter du centre des Carroz avec ses commerces et ensuite prendre la navette pour retourner à la gare des Feux.

Si la neige est insuffisante aux Carroz, la liaison Les Feux-Flaine P3 permet d'accéder rapidement au domaine skiable de Flaine. Flaine devient le prolongement des Carroz et inversement.

A partir de la gare P3 à Flaine

On est skis aux pieds. On accède au centre du domaine skiable de Flaine par le TS des Gérats.

Le retour se fait depuis le Bissac, avec accès au télésiège des Grands Vans, ou bien au Funiflaine via le TK de la Forêt.

On peut aussi retourner en ski par le Massif Partiel avec le télésiège des Grands Vans et prendre le Funiflaine à la gare Carroz / Feux. Le Funiflaine étant proche du télésiège des Grands Vans, les skieurs pourront choisir au dernier moment leur itinéraire de retour, au vu de la file d'attente aux Grands Vans.

- Fonctionnement possible de la branche gare de Magland-Gare Carroz/Les Feux hors saison

Descente scolaires des enfants des Carroz toute l'année pour prendre le bus à Magland, pour les enfants Flainois depuis Flaine en pleine saison, et depuis les Carroz en morte saison.

Utilisation pour les pendulaires à l'année (la majorité habitent aux Carroz) pour descendre dans la vallée, et en saison pour venir à Flaine.

1.5.3 Conclusion sur le tracé

Le tracé gare de Magland / gare Carroz-Feux / gare de Flaine P3 est le **seul** tracé qui répond aux objectifs suivants :

- Transport Public, peut-être même hors saison avec la branche Magland-les Feux, en drainant aussi bien la clientèle pour les Carroz que la clientèle pour Flaine.
- Ascenseur Valléen en amenant les habitants et touristes de la vallée aux Carroz et à Flaine,
- il réduira le nombre de véhicules passant aux Carroz, et apportera une nouvelle clientèle, avec la montée aux Feux en 6 mn.
- il assure la liaison entre Les Carroz et Flaine, pour skieurs et non skieurs, en 12 ou 13 min.
- le transport de fret est possible aussi bien aux Carroz qu'à Flaine.
- Il donne la meilleure rentabilité au Funiflaine.

Pour nos deux associations, ce tracé est le meilleur.

Si ce n'est pas possible, nous présentons en alternative un tracé à 2 branches : une branche gare de Magland /gare Carroz- Les Feux et une deuxième branche Magland/gare de Flaine P1, qui raccourcit la liaison directe vers Flaine de 2 min, mais allonge la liaison Flaine-Les Carroz (et donc le retour Massif Partiel) de 10 à 12 min. en raison du passage par Magland. Nous nous opposerons aux autres tracés.

1.6 Coût d'exploitation.

La brochure SAEM Funiflaine publiée en 2015, pour un tracé à 2 gares aux Carroz, estimait la clientèle à 1 million de passagers / an. Dans le projet du Syndicat, on considère que la clientèle est réduite de 50%, soit 500 000 passagers.

Ce chiffre est optimiste comparé au TC 3S des Prodains (accès à Avoriaz) a 600 000 passages / an, en bénéficiant de l'apport de la station touristique de Morzine (2800 habitants, 23 000 lits).

L'estimation que nous pouvons faire sur le coût d'exploitation du Funiflaine est :

- gros 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 diverses, telles que les taxes, l'eau, le petit entretien des installations...

La prise en compte de la TVA et de l'amortissement de l'investissement du délégataire :

- la TVA sur le coût de construction de l'appareil : 5 M€ qui doit être amortie, au même titre que les 15 M€ demandés au délégataire. Nous estimons cet amortissement à 1/15 du prix soit 0,33 M€ / an
- l'augmentation du coût de gros entretien annuel pour intégrer la TVA : 0,2 M€/an de plus.

Soit un total incompressible de 5,23 M€/an.

Avec les dépenses diverses. On est au moins à 7 M€/an.

Cela fait 14 €/passage, somme très élevée, qui réduira sensiblement la clientèle.

C'est problématique, il faudrait le triple de passagers transportés si on veut des abonnements pour les actifs de la station (payés en partie par les employeurs), des forfaits saison, des prix de groupe, des aller-retour.

Cela ne relève pas de petites optimisations.

Cela implique un financement important par le délégataire, à partir de la vente des forfaits. Les délégataires des Domaines Skiabiles ont-ils été sollicités pour participer ?

GMDS peut envisager de financer un déficit d'exploitation par les forfaits, le Funiflaine va leur apporter des clients, mais ce n'est pas très sain pour un Transport Public, surtout en phase de renouvellement de DSP.

Si le parking à Magland est moins cher qu'à Flaine, on peut craindre un accès en voiture à Flaine pour vider la voiture et déposer la famille, puis une descente à Magland pour garer la voiture !!

Nous pensons que la clientèle peut être notablement accrue avec le tracé que nous proposons. On pourrait espérer monter au niveau des Prodains à 600 000 passages/an.

Nota : Les données de base sur les coûts proviennent de compilation / synthèse de données d'appels d'offres de marchés urbains et valléens, d'articles de presse, de rapports administratifs ou sur les sites internet.

1.7 Les autres tracés

Si A la suite de la réunion de concertation du 18 février, nous avons écrit une lettre à Mr le Préfet, prenant acte de la position de la Préfecture, bien qu'en la déplorant.

Nous notons que cette décision rend impossible la réalisation du tracé du Syndicat, en raison de solutions alternatives que nous décrivons :

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - le tracé Magland/Les Molliets/Parking P1 - le tracé direct Magland/Parking P1 | | sans problème vis à vis des avalanches |
|--|--|--|

Le Tracé via Les Molliets

Le tracé via Les Molliets, abordé dans 2 réunions de concertation, a été rejeté sous prétexte de survol d'habitation. Nous estimons que le survol est limité à un chalet aux Molliets.

Avantages	Inconvénients
Avec ce tracé, le TC présenté par la commune n'est plus utile, et le coût total pour les finances publiques est plus réduit. Il offrirait un accès bien plus rapide aux Molliets que le tracé passant par Pierre Carrée.	Le tracé via Les Molliets est légèrement plus cher, il y a 750 m de ligne et 1 ou 2 pylônes en plus, mais le coût total en fonds publics est plus réduit. Le temps de trajet Magland-Flaine est augmenté de 2 minutes.
L'accès aux Molliets présente un intérêt limité en raison de l'attente aux Télésièges existants. Surtout il n'apporte aucun service hors saison et en été. Nous avons donc abandonné ce tracé qui ne répond pas à nos objectifs.	

Le Tracé Direct Magland/Flaine en 16 minutes.

Nous avons également présenté un tracé direct Magland-Flaine. Il passe au sommet de l'Arbaron et survole la Plaine du Lac. On pourrait le considérer comme un Mini-Funiflaine qui ne peut drainer qu'une faible clientèle pour Flaine. Il pourrait peut-être être viable. Il ne répond pas aux objectifs.

Le Tracé combiné en V

Une double liaison Magland -/Flaine P1 (16') et Magland /Les Feux (5'), présente des caractéristiques nettement positives.

Ce n'est pas la solution que nous préférons, mais la double branche serait pour nous acceptable, avec un ascenseur entre le P1 et le centre de Flaine (pour ne pas allonger encore le trajet).

1.8 Aspects Technologiques

1.8.1 Gigantisme des installations 3S

Nous sommes interpellés par le gigantisme des infrastructures proposées, avec un impact sur le territoire, et sur le paysage de montagne.

Nous reproduisons ci-après une vue aérienne de la gare intermédiaire du TC Eisgrat à Stubai Gletcher, en Autriche, la seule existante, inscrite dans une surface de 100m x 45 m (sans compter le bâtiment voisin qui est peut-être un garage à cabines).



Gare intermédiaire du TC Eisgrat. L'échelle est indiquée en rouge sur la photo. La gare de départ aval mesure environ 90 m x 20 m.

C'est disproportionné par rapport aux dimensions de la combe de Flaine, et même du Grand Massif. On ne sait pas sur cette photo si cela inclut le garage des 46 cabines, on ne sait pas non plus sur le Funiflaine où se trouverait le garage des cabines qui devrait peut-être être ajouté.

On retrouve aussi ce gigantisme au niveau des prix, et cela mérite de s'interroger sur les caractéristiques apportées par diverses technologies. Est-ce le bon choix ? Le gigantisme est-il adapté ?

Le prix d'achat se répercute sur le prix d'exploitation, en raison du coût de gros entretien, et des performances non indispensables peuvent handicaper profondément l'usage du dispositif.

Par ailleurs, le budget d'investissement étant verrouillé, certains aspects auxquels nous attachons beaucoup d'importance, à savoir l'accès au centre de la station de Flaine par ascenseur depuis la gare du P1 (avec le tracé actuel) pourraient peut-être être financés à partir d'économies sur la Remontée Mécanique elle-même.

1.8.2 Réflexion sur une technologie plus légère.

On s'interroge sur l'utilisation d'autres technologies, pour réduire le coût et l'impact sur le paysage. En effet, la technologie 3S est surdimensionnée pour les besoins du Funiflaine, même avec le tracé que nous proposons qui devrait attirer nettement plus de clients.

La technologie 3S permet des capacités de transport allant jusqu'à 5000 passagers/h, mais aucun projet ne dépasse un débit pratique de 2000 passagers/h/sens (2400 théoriques annoncés à terme aux Prodains..

Un financement indirect par les remontées mécaniques, incontournable dans le projet du Syndicat, appauvrira le Service de Transport Public.

Nous ne sommes pas les seuls à nous interroger, et des réponses peuvent sans doute être trouvées en observant le marché des remontées mécaniques. Il y a des évolutions en cours :

- en monocâble, le projet de TC de la Flégère, en remplacement de l'ancien téléphérique accroît le domaine d'utilisation des TC monocâble, avec un câble plus gros (64 mm), des portées plus longues, une conception réduisant l'impact du vent (aérodynamique et lest), et assure dans la plupart des cas de pannes une évacuation des passagers par les gares. Ce projet doit être mis en service fin 2019, et on devrait avoir plus de détails dans les mois à venir.
- en Funitel- équivalent au DMC des Platières avec un écartement plus grand des câbles. Il résiste au vent mais son fonctionnement et sa maintenance sont compliqués et coûteux.
- en 2S : il comprend 2 câbles un porteur et l'autre tracteur. Il s'agit d'une petite amélioration du monocâble.
- en 3S l'étude d'une version au dimensionnement réduit, dont les résultats devraient être présentés au printemps 2020. C'est fait dans le cadre d'un projet en Italie. La réalisation est plus lointaine mais on conservera sans doute la même résistance au vent que le 3S.

1.8.3 Préservation du paysage

Nous sommes inquiets à la fois pour la zone de Pierre Carrée, et par la piste annoncée de Pierre Carrée vers Les Molliets, dans un environnement de falaises et de zones humides...



Ci-contre, photo de la reprise (bâclée) de la Piste Portet en 2016 pour faciliter le passage des skieurs. Nous craignons que l'impact sur le paysage des travaux annoncés soit bien plus important.

Nos stations sont en concurrence directe avec nos voisins, Suisses et Autrichiens notamment. Elles ne peuvent pas négliger les clés du tourisme, en particulier l'accueil et les activités dont Pierre Carrée est l'archétype par des politiques immobilières à court terme, non-sens touristiques.

2 Références d'échecs historiques.

L'histoire est un éternel recommencement, mais il est bon parfois de la regarder en face.

2.6.1 Les abattoirs de la Villette

Le projet Funiflaine actuel nous semble reposer sur une analyse de clientèle comparable à celle qui a présidé à la construction de ces abattoirs. On connaît la suite. Il y avait probablement un concessionnaire, mais c'est bien le contribuable qui a payé l'addition en définitive.

2.6.2 Le Syndrôme de Vaujany

Sur le sujet du tracé lors de la concertation, nous pensons que le projet est à un stade proche de celui du projet de Téléphérique de Vaujany qui s'est terminé en drame en 1986, avec chute d'une cabine après rupture d'une pièce mécanique.

On peut trouver un film-reportage sur Youtube. Hors l'aspect dramatique, les 8 morts, la justice, après 7 ans d'enquête, a mis à jour des relations équivoques entre élus, industriels et Préfecture, dans lesquelles les premiers ont fait pression sur la Préfecture pour aller plus vite dans les autorisations (y compris les analyses de sécurité, la pièce qui a cassé étant passée outre).

L'aspect « course contre la montre » avec une solution technique-mal adaptée, justifiée par la promotion immobilière, crée une similitude des comportements, et la Préfecture de Haute Savoie n'a rien fait pour montrer le contraire sur le projet Funiflaine.

Cependant nous espérons bien qu'elle interviendra sur les caractéristiques attendues d'un Transport Public, et l'ensemble de ses obligations.

Lien : https://www.youtube.com/watch?v=4K-t_EEDcZ8

Partie 2 : Tracés

Table des matières

- 2-Tableau Comparatif Des Données Des Tracés
- 3-Vue En Plan Des Tracés
- 4-Vue En Plan -Les Feux – Zoom
- 5-Comparaison Qualitative Des Tracés
- 6-Tracé Du Syndicat (20) : Magland – Pierre Carrée – Flaine P1
- 7-Tracé Des Asso (18) : Magland – Les Carroz (Les Feux position Aval) – Flaine P3
- 8-Implantation De La Gare Des Feux (Position En Aval).
- 9-Tracé Des Asso (17) : Magland – Les Carroz (Les Feux position Amont)– Flaine P3
- 10-Tracé (22) : Magland – Flaine P1 Direct.
- 11-Présentation en Perspective Des Gares de Flaine
- 12-Tracés, Avec Avalanches Historiques
- 13-Vue en perspective de la Zone d'Avalanches de l'Arbaron

Ce document repose largement sur des simulations de remontées mécaniques. Les dimensionnements retenus sont explicités annexe 2. Le choix le plus structurant est celui des câbles porteurs pour lequel nous avons retenu les mêmes caractéristiques que ceux du TC Prodains Express, les contraintes étant voisines.

2-Tableau comparatif des données des tracés

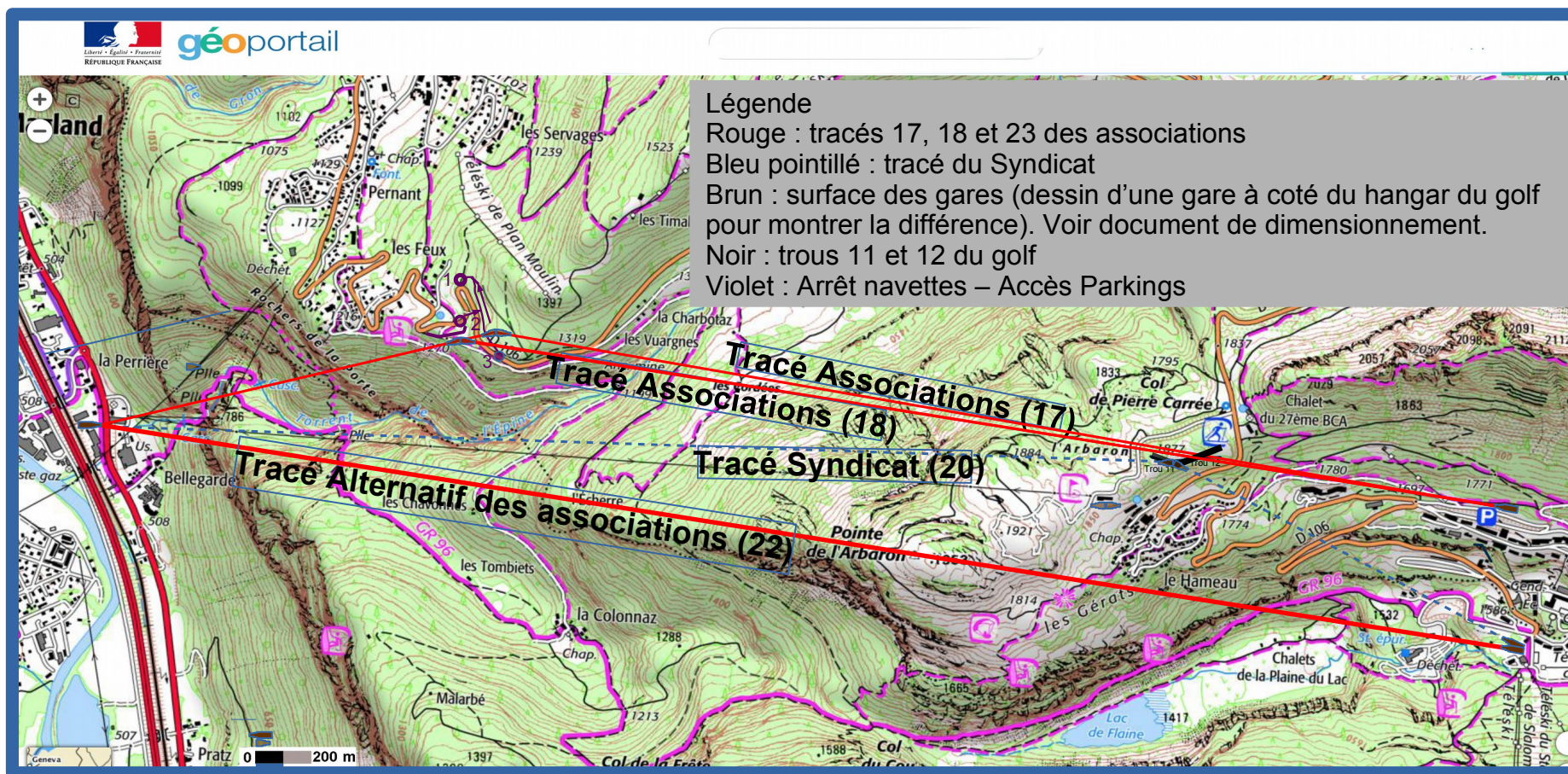
Pour chaque cas, distance en plan et longueur de câble, temps de trajet à 6 m/s en comptant 45s perdues à chaque arrêt ou départ et 30s de plus dans une gare intermédiaire pour la liaison entre tronçons.

Trajet	1er Tronçon km	2ème Tronçon	Ligne complète.
Magland–Pierre Carrée–Flaine P1 Projet du Syndicat Tracé n° 20	Magland–Pierre Carrée 3850 m / 4164 m 5 pylônes 13 min 4s	Pierre Carrée-Flaine P1 1421 m / 1456 m 1 pylône 5 min 33 s	Magland–Pierre Carrée-Flaine P1 5270 m / 5620 m 3 gares et 6 pylônes 19 min 7 s
Magland–Les Feux–Flaine P3 Tracé Associations (18) Gare des Feux – position aval	Magland–Carroz (Les Feux) 1320 m / 1550 m 2 pylônes 5 min 48s	Les Feux–Flaine P3 3820 m / 3914 m 3 pylônes 12 min 22 s	Magland–Les Feux–Flaine P3 5140 m / 5464 m 3 gares et 5 pylônes 18 min 40s
Magland–Les Feux–Flaine P3 Tracé Associations (17) Gare des Feux – position amont.	Magland–Carroz (Les Feux) 1440 m / 1670 m 2 pylônes 6 min 08s	Les Feux–Flaine P3 3700 m / 3794 m 3 pylônes 12 min 02 s	Magland–Les Feux–Flaine P3 5140 m / 5455 m 3 gares et 5 pylônes 18 min 40 s
Magland–Flaine P1 Tracé direct Tracé associations (22)	5110 m / 5536 m 6 pylônes 16min 53s	N.A.	Nota. Le trajet est plus court en temps bien que la longueur de câble soit supérieure au tracé Magland-Les Feux-Flaine P3 car on évite de perdre 2 minutes d'arrêt intermédiaire.
Remontée Double Magland-Les Feux (18 tronçon 1) et Magland-Flaine (22)	Tracé 18 Tronçon 1 1550 m / 1476 m 3 pylônes 5 min 48s	Tracé 22 Tronçon 1 5110 m / 5536 m 6 pylônes 16 min 53s	Les Feux-Flaine avec correspondance à Magland 6660 m / 7012 m 4 gares et 9 pylônes 23 min 11 s

Commentaires

- 1- La remontée double est peu attractive pour la liaison Flaine–Les Carroz, sans compter la navette éventuelle à Flaine P1 (on gagne 5 min à une vitesse de 8 m/s, c'est un peu mieux).
- 2- Si on veut comparer les prix, il faut, selon l'arrivée à Flaine, ajouter 2 à 3 M€ pour un ascenseur entre P3 et Flaine Forêt, et 5 à 10 M€ pour un ascenseur entre P1 et Flaine Forum.
- 3 – Sur un tracé avec navettes pour les piétons, il faut ajouter 15 à 20 min. pour chaque navette, attente comprise.

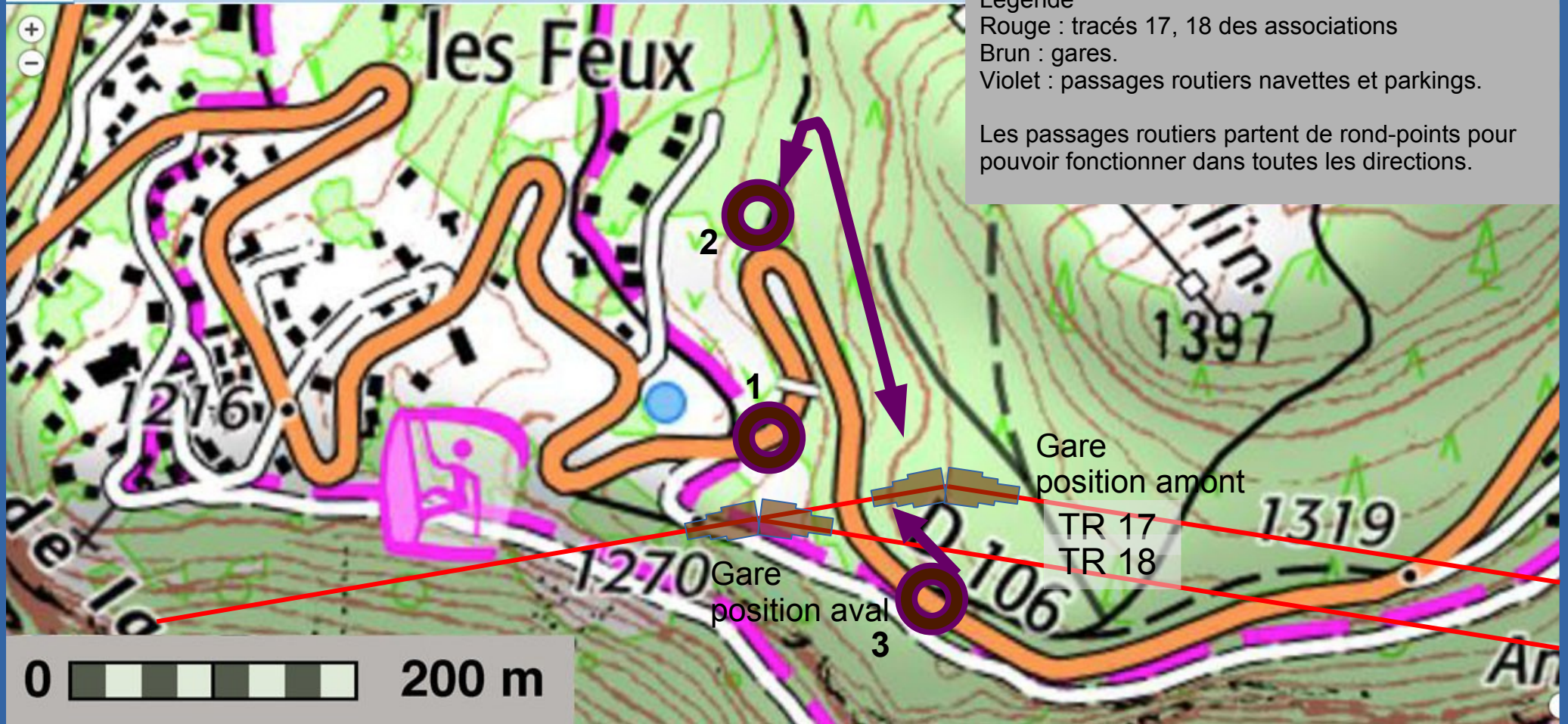
3-vue en plan des traces



Nous avons représenté ci-dessus 4 tracés (Zoom sur Les Carroz page suivante) :

- Le tracé du Syndicat (pour ce que nous en savons)
- Le tracé que nous défendons, avec deux positions de la gare des Carroz en option (amont et aval de la route)
- Un tracé alternatif mentionné dans notre dossier : direct Bellegarde–Flaine P1.

4-Vue En Plan -Les Feux - Zoom

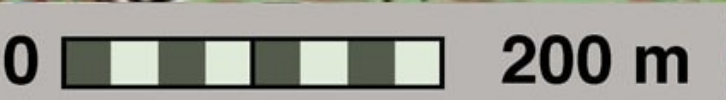


Légende
 Rouge : tracés 17, 18 des associations
 Brun : gares.
 Violet : passages routiers navettes et parkings.

Les passages routiers partent de rond-points pour pouvoir fonctionner dans toutes les directions.

Gare position amont
 TR 17
 TR 18

Gare position aval
 3



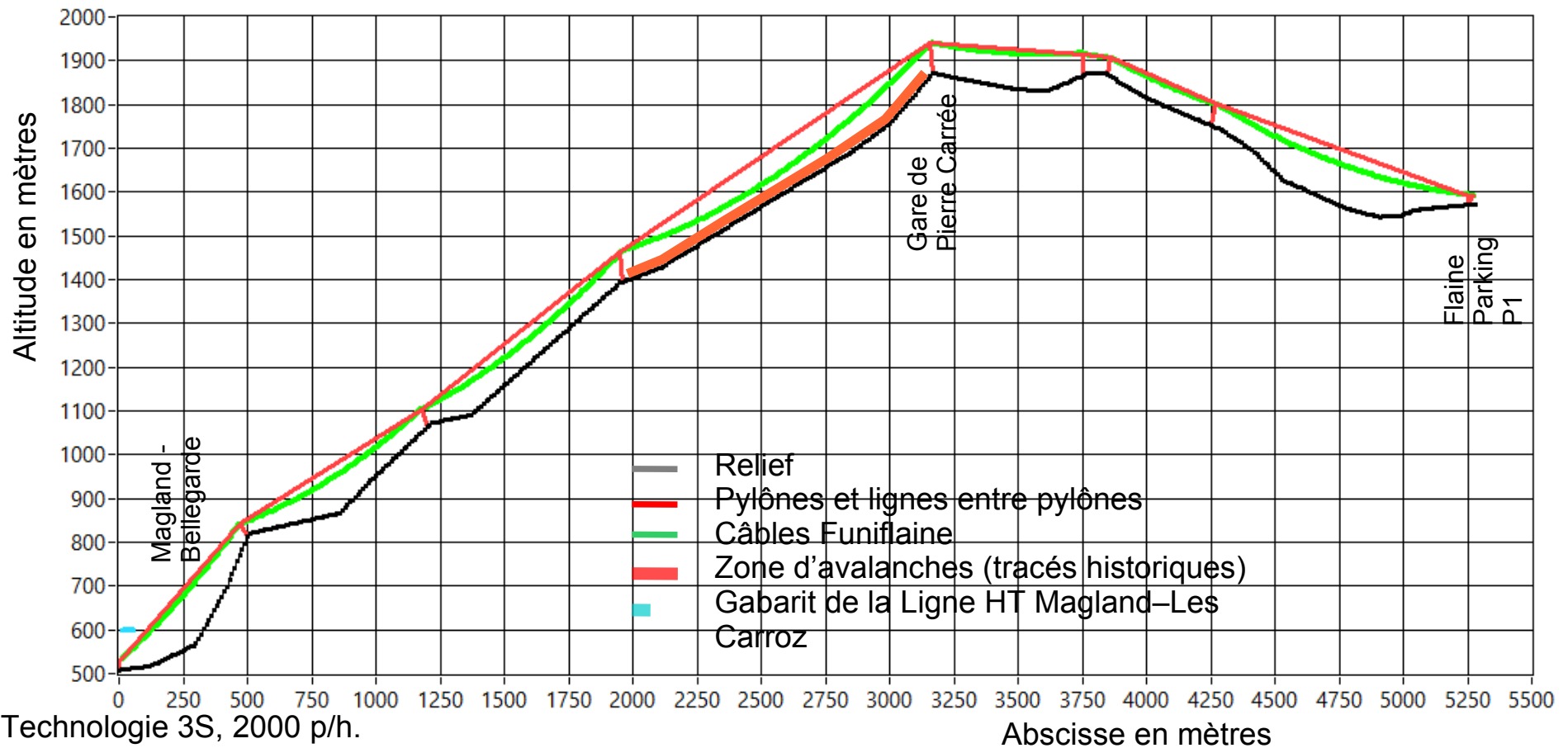
Esquisses des gares envisagées aux Feux (2 versions en aval et en amont de la RD106), zoom et accès routiers. Voir le profil page 8. La gare aval est la plus intéressante, mais cela mérite de prendre du recul.
Nous allons également faire une analyse avec la gare des Feux placée 20/30m plus au Nord-Ouest ou la pente est plus faible. Cela réduit probablement la hauteur de la gare, et donnera lieu à une mise à jour du document.

5-Comparaison qualitative des tracés

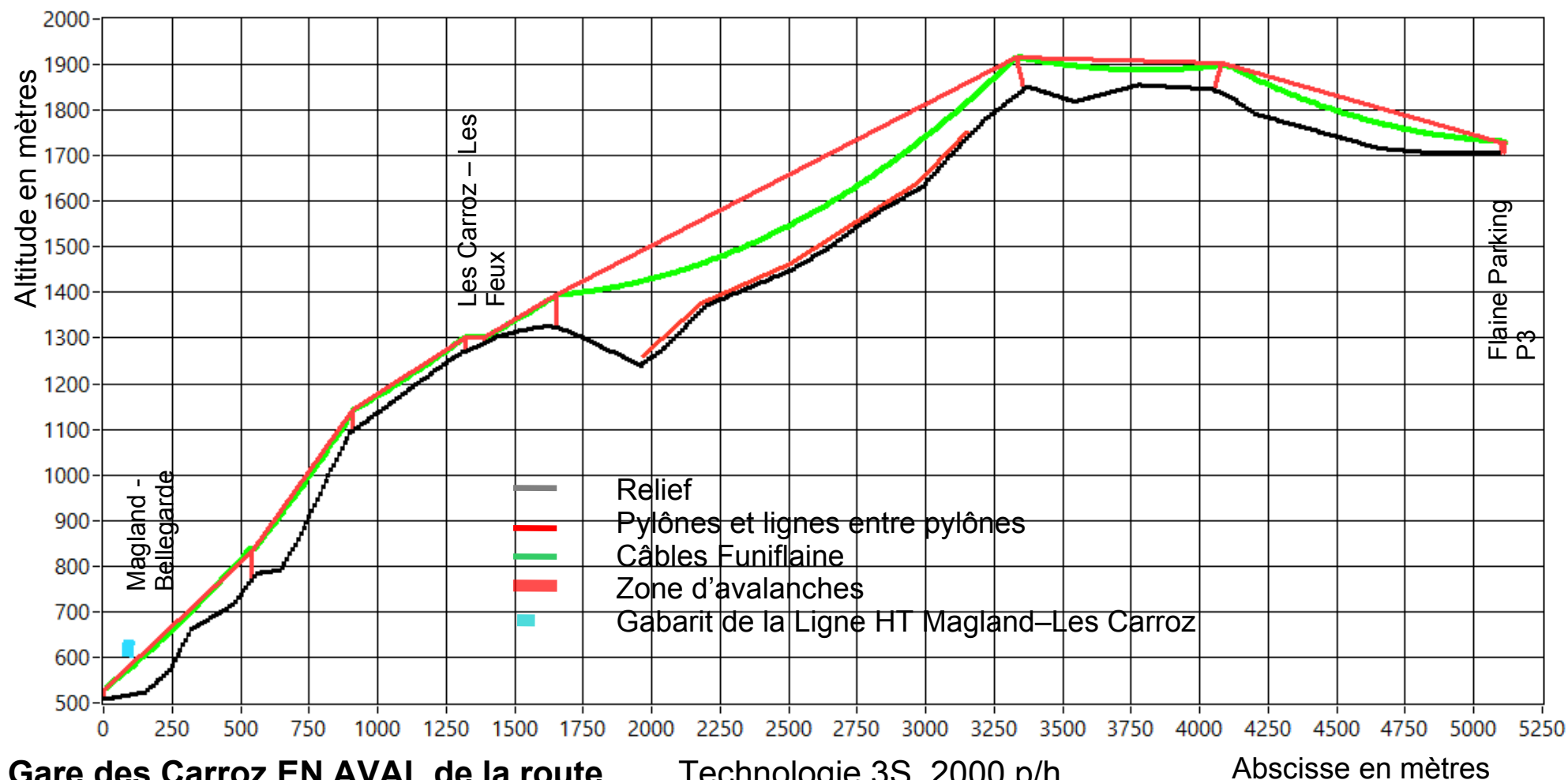
Tracés	Éléments positifs	Éléments négatifs
18 Magland – Les Feux aval – Flaine P3	Le plus court de tous en longueur développée , plus court que le direct (moins de dénivelée et arrivée au P3)! Mais plus long en temps en raison de l'arrêt intermédiaire. Dessert un large bassin de population. Gare de Flaine centrale. Survols à 80m/90m de la zone avalancheuse de l'Arbaron.	Hauteur de la gare, qui peut être limitée à 30m avec un terrassement du talus amont de la route. (Peut-être 25m en déplaçant légèrement la gare).
17 Magland – Les Feux amont – Flaine P3	Beaucoup de place autour de la gare des Feux. Altitude plus élevée de 30m, plus de neige. Il y a plus de place autour de la gare des Feux..	Accès routier plus éloigné. Survols de la zone d'avalanche de l'Arbaron un peu moins favorable, sauf à ajouter un pylône qui réduirait aussi la hauteur de la gare.
22 Magland – Flaine P1 direct	Pas de difficulté technique. Temps de parcours minimum pour Flaine, si accès au centre station par ascenseur..	Le parking P1 est excentré. La desserte par ascenseur est compliquée.
Tracé en V : Magland–Les Feux (tracé 18 s'arrêtant aux Carroz), Magland-Flaine tracé 22.	On a à peu près les fonctionnalités visées. La montée à Flaine est plus rapide de 2 min. en raison de la suppression de l'arrêt à la gare intermédiaire.	La liaison Flaine–Les Carroz (via Magland) est plus longue de 10 à 12 min., comme le retour vers le Massif Partiel.. Le prix plus élevé peut être réduit avec une liaison en TC monocâble vers Les Carroz.

Les gares de l'Eisgrat à Stubaier Gletcher comprennent des garages à cabines, 46 cabines au total, réparties entre les deux tronçons de ce TC qui sont exploités séparément, et les dimensions ne sont peut-être pas totalement transposables.

6-Tracé du Syndicat (20) : Magland – Pierre Carrée – Flaine P1.



7-Tracé des Asso (18) : Magland – Les Carroz – Flaine P3



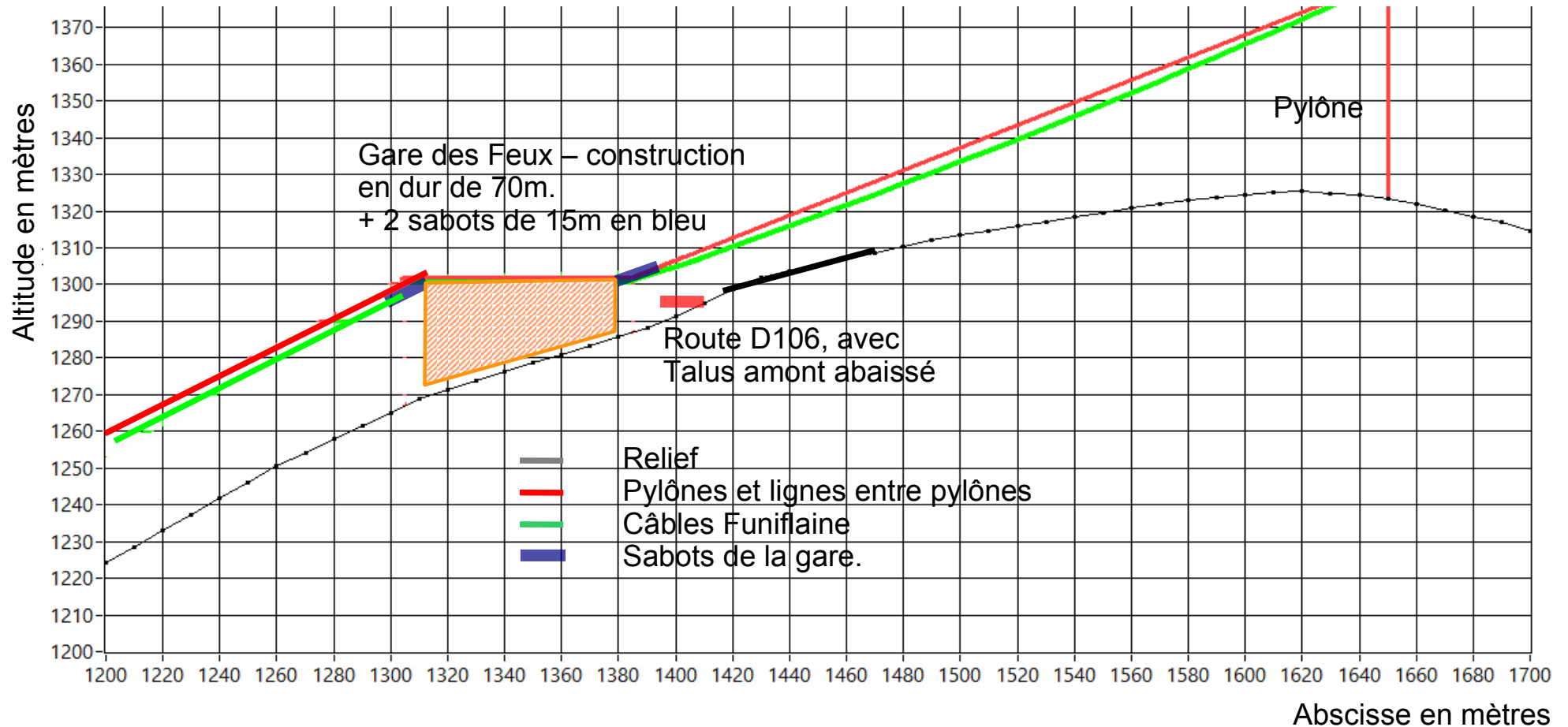
Gare des Carroz EN AVAL de la route. Technologie 3S, 2000 p/h Abscisse en mètres

Traversée zone d'avalanches (avec pylônes de 70m de part et d'autre) :

- Flèche 110 m et hauteur de survol 90 m, soit 82 % de la flèche, ce qui est plus favorable.

8-Tracé des Asso (18) : Magland–Les Carroz–Flaine P3

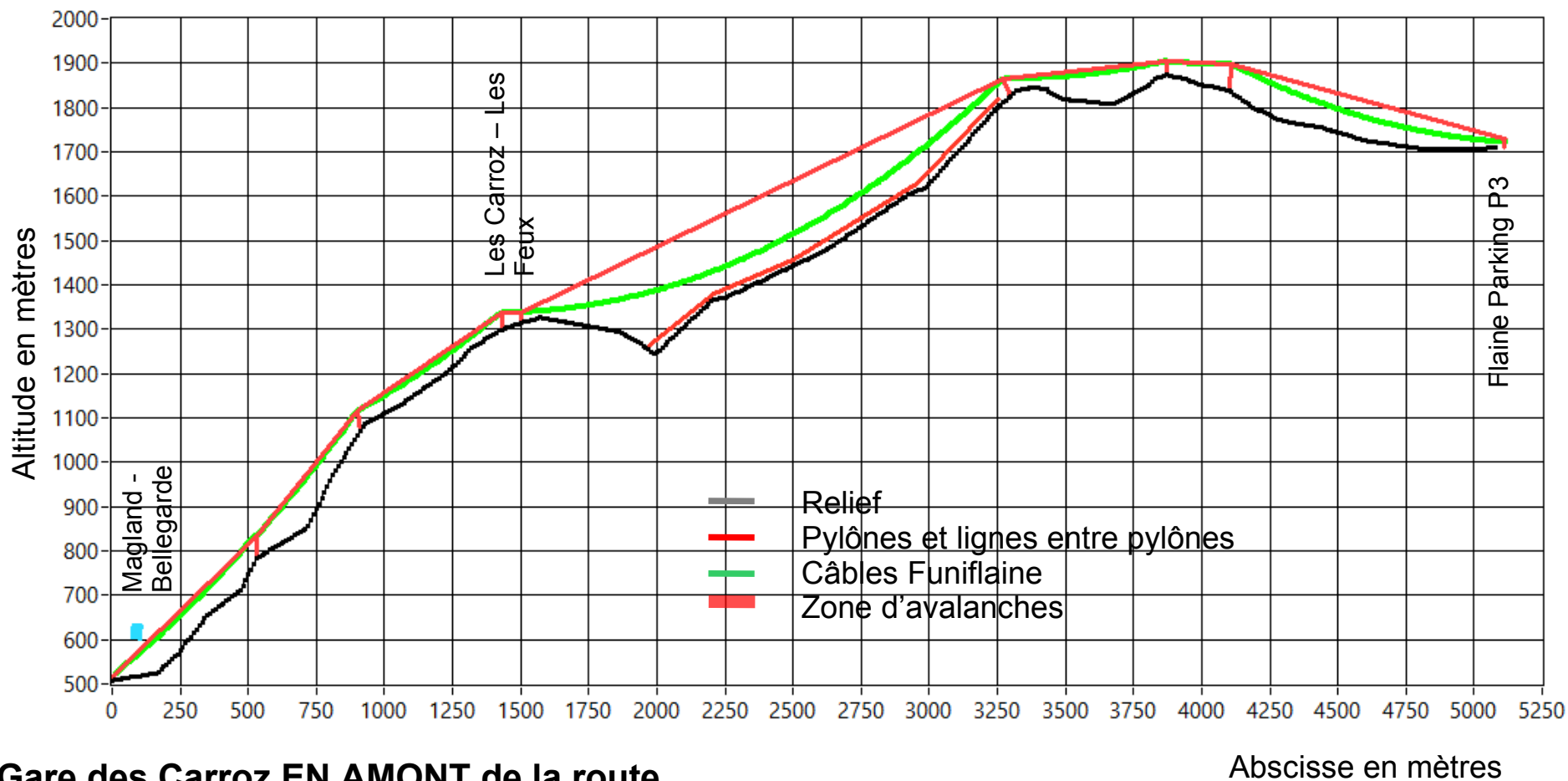
Implantation de la gare des Feux (position en aval).



Implantation de la gare des Carroz en aval de la route

Avec les dimensions de gare que nous avons relevé, 70m pour la partie en dur et 15m pour chaque sabot, la hauteur est de 25 à 30 m entre sol et câbles coté aval.

9-Tracé des Asso (17) : Magland–Les Carroz–Flaine P3

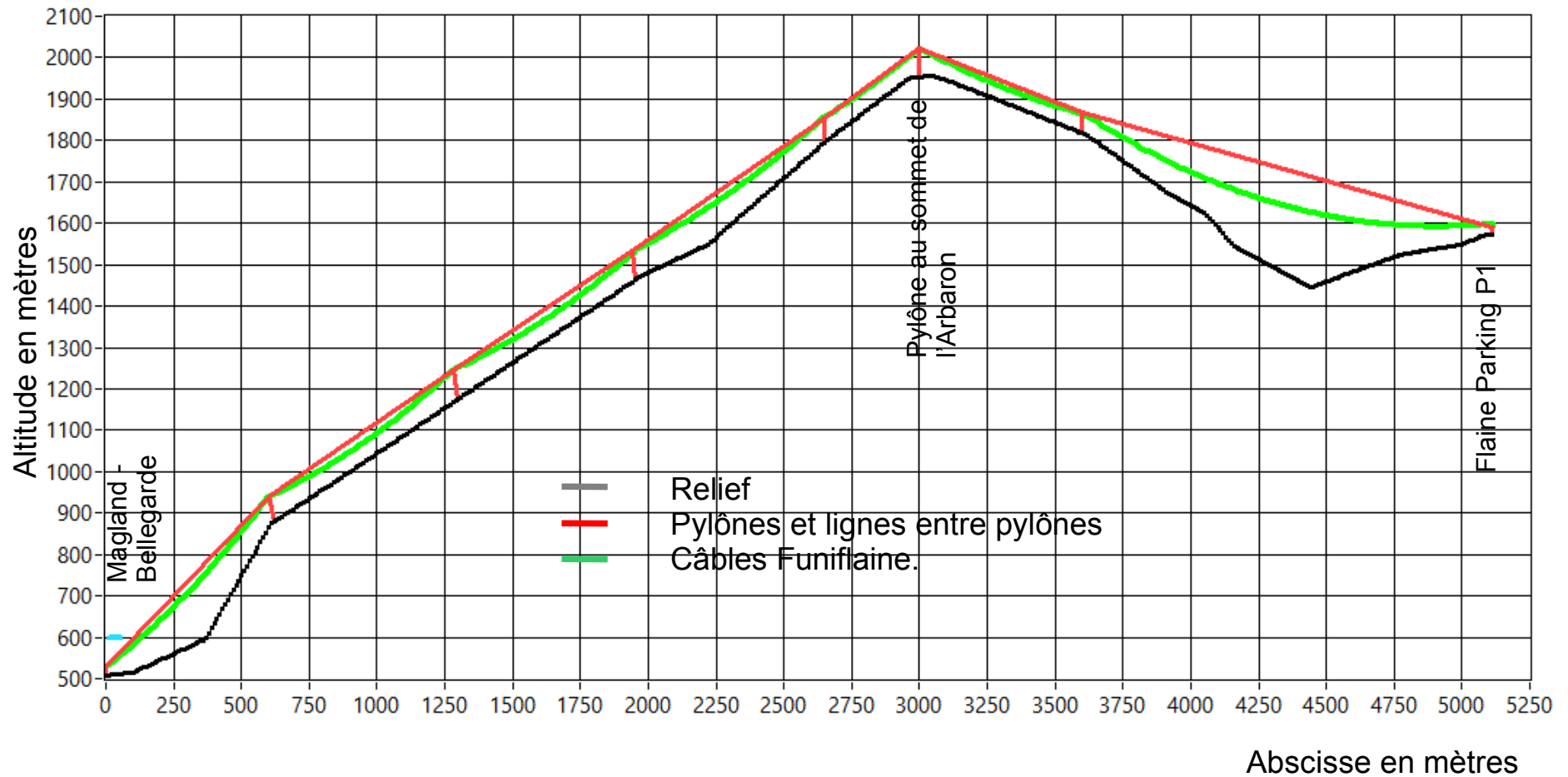


Gare des Carroz EN AMONT de la route

Technologie 3S, 2000 p/h

Traversée zone d'avalanches identique au tracé 18 si on met un pylône supplémentaire à l'abscisse 1750 m.

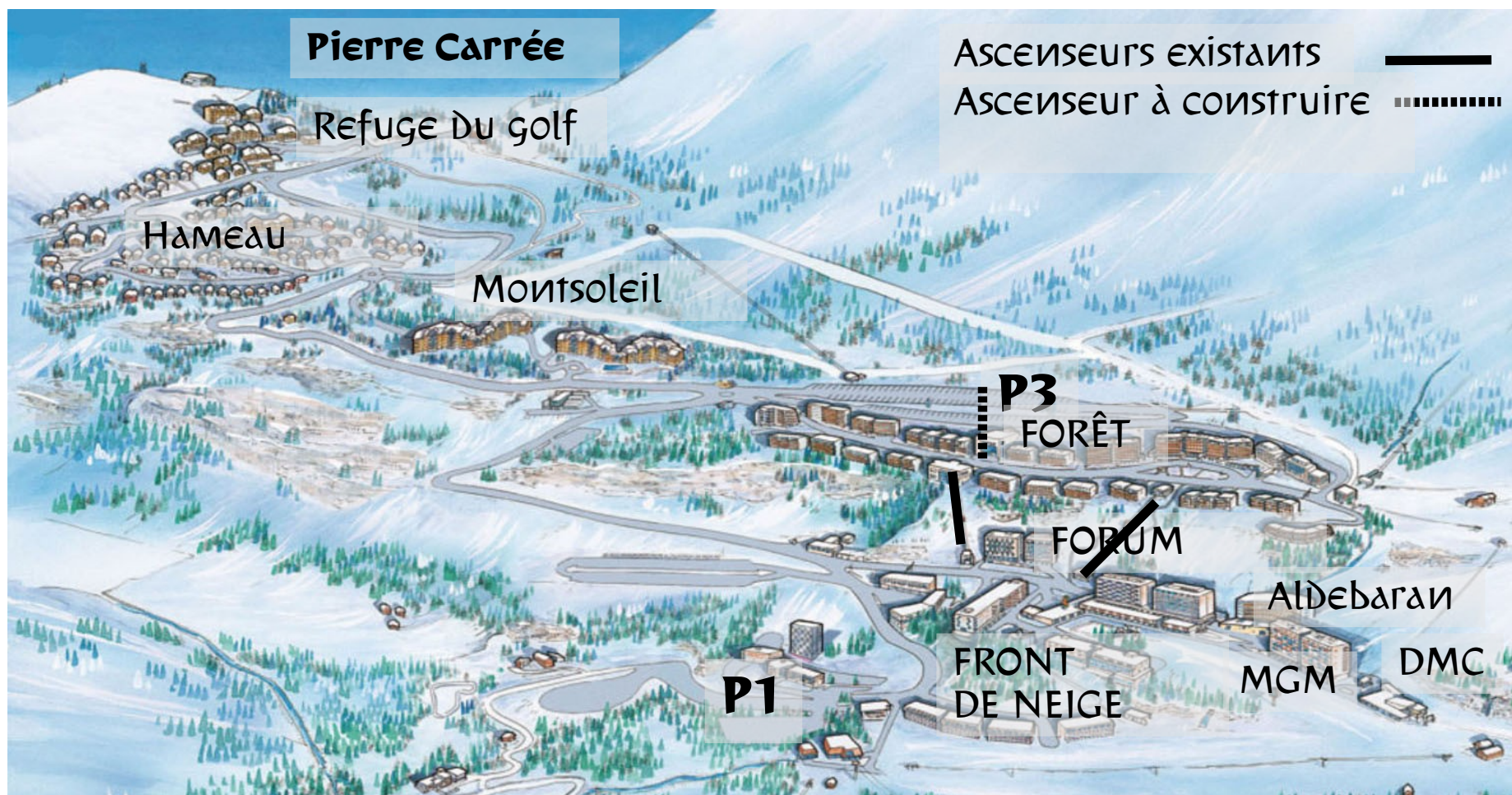
10-Tracé (22) : Magland–Flaine P1 direct



Technologie 3S, 2000 p/h

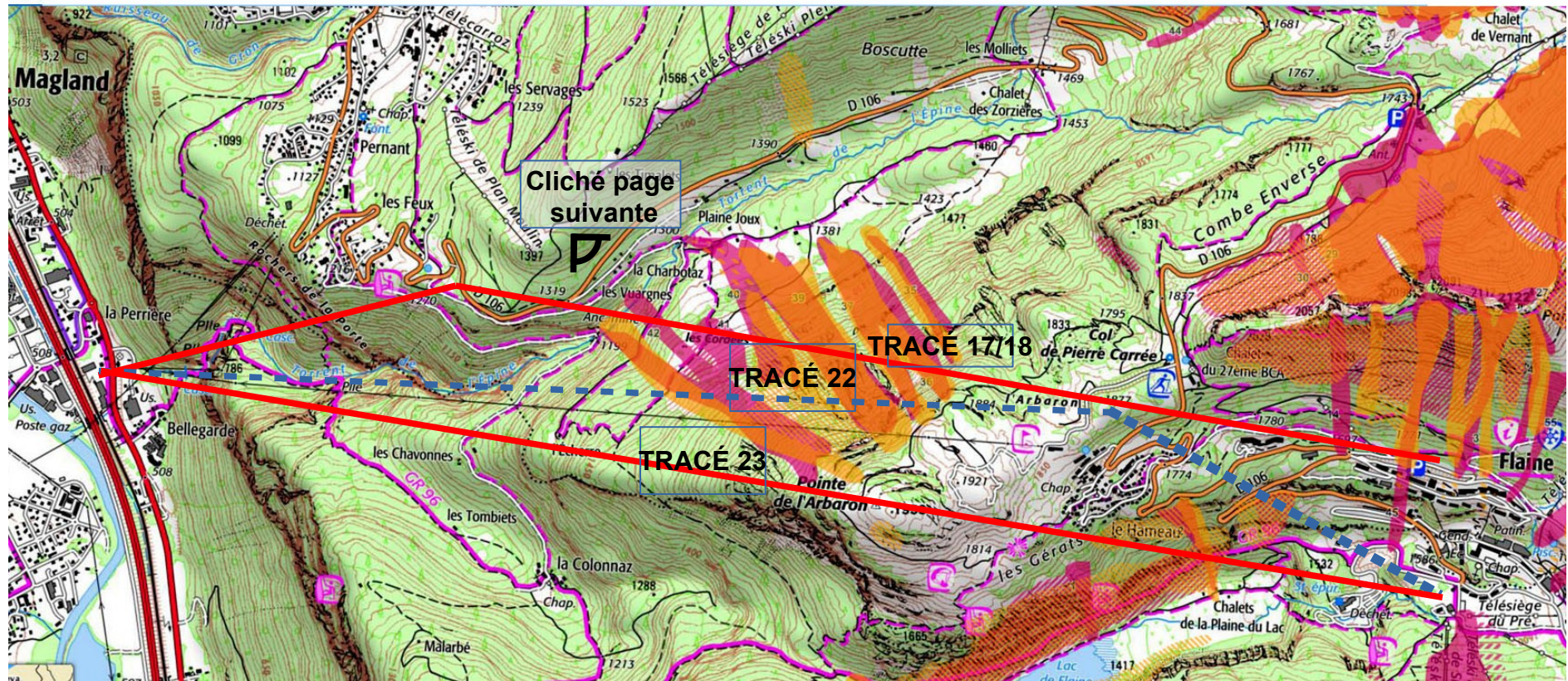
Le relief est favorable pour le passage de la grande portée, de 1500 m environ.

11-Présentation en perspective des gares à Flaine



On voit le caractère excentré de la gare sur le parking P1, et la position plus centrale du parking P3 (surtout en altitude)

12-Tracés, avec Avalanches Historiques



Voir en complément la perspective page suivante, et les explications dans les parties 1 et 3 du dossier.

13-Vue en perspective de la zone d'avalanches de l'Arbaron



Cette perspective montre un relief impressionnant au niveau des risques d'avalanche (avec 5 avalanches répertoriées, 10 habitations endommagées ou détruites, 1 mort).

Le tracé du Syndicat est plus exposé que la ligne électrique car il est plus en aval.

Partie 3 : Notre Bilan de la concertation

Table des matières

1	La phase de Concertation.....	1
1.1	Présentation générale du Syndicat à chaque réunion.....	1
1.2	Echanges sur le tracé Magland-Les Feux – Flaine P3.....	2
1.3	Argumentation détaillée sur les avalanches sur le parking P3 et sur l’Arbaron.....	5
1.4	Parkings à Magland.....	5
1.5	Gare du Funiflaine à Magland.....	6
2	Critique du « Bilan de la concertation » du Syndicat du 10 mai 2019.....	6
2.1	Appréciation globale du projet par le Syndicat.....	6
2.2	Nous approuvons les grands objectifs énoncés pour le projet, mais	7
3	Contre-vérités du Syndicat lors des réunions de concertation.....	9
3.1	Magazine Haute-Savoie Mag 172 de Nov et Dec 2018.....	9
3.2	Contre-vérités exprimées durant la Concertation.....	9
	Autres points.....	10

1 La phase de Concertation

1.1 Présentation générale du Syndicat à chaque réunion

Il y a eu 3 réunions de concertation :

- à Magland le 4 février 2019
- aux Carroz le 11 février 2019
- à Flaine le 18 février 2019
- plus une réunion d »information préalable le 8 janvier 2019 à Flaine.

La présentation du Syndicat Funiflaine à chaque réunion, a eu un aspect politique et clientéliste, insistant sur le montant des subventions réservées pour le projet, environ 55 M€.

« La Région alloue un budget de 20 M€, double de celui alloué à chacun des 5 projets de Savoie ». On suppose que Gilles Chabert qui représente le Conseil Régional lors des présentations de Savoie explique que les projets de Savoie ont 50 M€ pour seulement 20 M€ en Haute Savoie.

La présentation inclut une énumération très large et non justifiée de tous les avantages du projet, mais sans aucun détail, en particulier sur la clientèle attendue, pour laquelle le projet est dimensionné.

On a bien entendu : les skieurs à la journée, les locations, les collégiens, les Chasseurs Alpains, les employés de Flaine...

On ajoute à cela l’interdiction probable des Tour Operators et des camions, remplacés par la capacité probable de transport du fret du Funiflaine.

Nous sommes très sceptiques sur tous ces avantages pour les raisons suivantes :

- le départ du Funiflaine est éloigné de la gare SNCF de Magland, d’où rupture de charge.
- la gare d’arrivée à Flaine est excentrée pour les piétons (navette routière obligatoire)

- des centaines d'employés de Flaine résident aux Carroz. S'ils prennent leur voiture, ils ne s'arrêteront pas à Pierre Carrée pour prendre le Funiflaine, car ils sont pratiquement arrivés, et il n'y a pas de parking à Pierre Carrée.
- la gare de Pierre Carrée est à Flaine, entre les Domaines Skiabls de Flaine et des Carroz, hors de ces Domaines Skiabls, avec un mauvais accès des deux côtés. L'accès au Ski via Pierre Carrée (19 min.) est nettement plus long qu'à une gare aux Carroz (7 min.).
- les Chasseurs Alpains à Pierre Carrée sont quelques dizaines, et les collégiens à Flaine de l'ordre de la dizaine. On est loin d'un flux de passagers pour un Transport Public. Le Hameau (80 chalets) est toujours desservi en navettes sans apport du Funiflaine (sauf peut-être pour les skieurs).

Un point important est le choix de la technologie de remontée mécanique, le 3S, qui est certainement la plus performante, mais aussi la plus chère et la plus intrusive à l'installation et dans le paysage. Le Syndicat ne présente pas d'analyse comparative avec d'autres solutions pour justifier son choix. Nous pensons que le 3S est surdimensionné et qu'il risque d'hypothéquer le projet en coût d'exploitation, ou lors de sa phase de réalisation, en empêchant la réalisation d'éléments essentiels tels qu'un ascenseur entre la gare du parking P1 et le centre de Flaine. Pour nous, la priorité est le tracé et la clientèle, nous reviendrons plus tard sur la technologie de remontée mécanique qui n'a pas été abordée durant la concertation.

Les associations ont eu la possibilité de présenter leur point de vue en 3 diapos, durant quelques minutes à chaque réunion.

Nous distribuons à l'entrée de chaque réunion un Flyer présentant nos arguments, ou une réponse aux critiques de la réunion précédente.

Pour clarifier la présentation, nous présentons ci-après les échanges sur chaque thème, durant les 3 réunions de concertation.

1.2 Echanges sur le tracé Magland-Les Feux – Flaine P3.

Présentation sous forme d'évènements successifs

Nous avons présenté notre proposition de tracé à Christian Monteil en réunion le 3 décembre, puis durant les 3 réunions de concertation.

Pas de détour

04-02-2019 - Christian Monteil dit qu'il n'est pas possible de faire un détour en passant par Les Carroz, l'augmentation du temps de parcours ferait perdre au Funiflaine sa compétitivité par rapport à la voiture.

Il y a amalgame avec le tracé de 2015 qui avait 5 gares, dont 2 aux Carroz, et qui présentait en effet un temps de parcours bien supérieur. Cependant, le Syndicat a continué à faire cet amalgame dans le bilan de la concertation, et jusque dans une interview de TV8 fin mars 2019.

Il n'était pas possible de répondre sur le moment lors de la première réunion de concertation à Magland, mais Régis Lardennois explique à la fin de la réunion à Christian Monteil que le tracé que nous proposons est plus court que celui du Syndicat. Christian Monteil répond que cela ne compte pas car notre tracé ne va pas au même endroit (pour lui l'objectif est le parking P1, pas la station de Flaine, bizarre pour un Transport Public).

Les risques d'avalanches

04-02-2019 - Martial Saddier indique qu'il n'est pas question de faire arriver le Funiflaine dans une zone avalancheuse. Si le Syndicat prenait cette décision, la Région se retirerait du projet.

11-02-2019 : Mr le Sous-Préfet, représentant le Préfet, vient à la rescousse du Syndicat et déclare que jamais la Préfecture n'acceptera la construction d'une gare dans une zone rouge.

18-02-2019 : une réponse est donnée à Mr le Sous-Préfet avec une lecture approfondie du **Règlement Xa** du **PPRNa** qui autorise les dérogations pour les infrastructures de Services Publics. Cette réponse est donnée dans les 3 diapos que nous présentons. Elles ont été communiquées au Syndicat plusieurs jours avant, et avaient été communiquées au Sous-Préfet.

En même temps, avant la réunion, nous distribuons un document qui montre que le tracé du Syndicat Funiflaine ne peut pas être réalisé sans une dérogation de la Préfecture pour installer un pylône dans une zone avalancheuse récurrente et particulièrement puissante : 5 avalanches répertoriées, 10 maisons endommagées ou détruites, et décès d'un skieur.

Nos simulations montrent qu'un survol de la zone avalancheuse, de 1100m de longueur, sans mettre de pylône est hypothétique.

Cette zone étant non constructible, elle n'est pas couverte par un règlement PPRN. Sur demande de construction, une analyse de risques sera réalisée et une zone rouge certainement définie, généralement un peu plus large que la trace des avalanches répertoriées.

Sur le parking P3, le lieu que nous proposons pour la gare du Funiflaine se trouve à 50m en contrebas d'avalanches passées, mais n'a jamais eu d'avalanche répertoriée.

Si la Préfecture prend une petite marge dans la définition de la zone rouge par rapport aux tracés d'avalanches, le tracé du Syndicat sans pylône devient impossible, même avec utilisation de pylônes de grande hauteur. En revanche, si la Préfecture ne prend aucune marge dans la définition de la zone rouge par rapport aux avalanches répertoriées, le tracé du Syndicat est peut-être possible avec des pylônes de très grande hauteur, au moins 70 ou 80m. Ce serait particulièrement inesthétique, et poserait le problème de l'impartialité de la Préfecture dans le projet avec 2 poids 2 mesures (dans ce cas l'emplacement visé pour la gare en P3 ne devrait plus être en zone rouge, (cf. le syndrome de Vaujany, voir le chapitre 9.2 Partie 1).

Mr le Sous-Préfet, qui n'a pas lu notre document et n'a pas non plus été informé des avalanches de l'Arbaron, répond qu'une condition à l'autorisation de dérogation est qu'il n'y ait pas de solution alternative. « Le tracé proposé par le Syndicat ne passe pas en zone rouge, et donc votre proposition ne peut qu'être rejetée. »

-Nous sommes déçus du fait que Mr le Sous-Préfet ne fasse pas de différence entre un Transport Public qui dessert une population et s'arrête au centre d'une agglomération, et un autre Transport qui dessert une population très réduite et nécessite une navette pour y accéder.

-Par ailleurs, cette zone d'avalanches est bien connue dans la commune, et le Syndicat ne pouvait l'ignorer. Le tracé du Syndicat ne traverse pas de Zone Rouge car la zone est non constructible, et la Préfecture n'a pas (encore) élaboré de règlement à son sujet. Monsieur le Sous-Préfet peut-il ignorer cette situation ?

Autres critiques faites du tracé Magland/ Carroz-Les Feux/ Parking P3, durant les 3 réunions :

1- il faut cohabiter avec les lignes électriques à Magland (à coût minimal).

2- le foncier pour la gare des Carroz-Les Feux n'est pas disponible

3- la Gare des Feux doit être très haute pour passer le talus de la route

4- il n'y a pas de place aux Feux pour un parking.

Nos réponses :

- 1-Nous avons en effet omis le passage des 3 lignes électriques de Magland dans notre demande du mois d'octobre 2018, mais cela a ensuite été pris en compte et communiqué au Syndicat début janvier 2019, avant la concertation.

- 2-Le foncier de la zone des Carroz-Les Feux appartient à la commune !

- 3-La route départementale a en effet des talus d'au moins 5m de hauteur en amont et en aval, et cela peut avoir un impact. Nous avons hésité ; dans les 4 tracés présentés avec une gare aux Carroz-Les Feux, 2 étaient envisagées avec la gare en aval de la route et 2 en amont.

Il y a aussi à prendre en compte le déboisement, la distance au centre des Carroz, et l'altitude de départ pour le passage de la combe des Molliets, avec une portée de 1700m. Nous n'avons pas tous les éléments, notamment le balancement des câbles en hauteur, la hauteur minimum de survol du sol dans les zones d'avalanches, sans oublier le prix. (ces manques d'information concernent aussi le projet du Syndicat, et sont plus critiques).

Nous ne pouvons pour le moment que faire un tableau comparatif.

	Gare en aval de la route, avec terrassement du talus amont.	Gare en amont de la route
Hauteur, et altitude de départ pour la grande portée qui suit	La partie en dur de la gare a probablement une hauteur de 30m coté aval de la gare. Pour la grande portée de 1700m qui va à Pierre Carrée, la gare est suivie d'un pylône qui peut être très haut si nécessaire. Avec des pylônes de 85m, on passerait à 105 m au dessus du sol dans la Combe Enverse. <i>Nous allons analyser en détail une configuration différente permettant de réduire cette hauteur de gare (présentée dans la Partie 2).</i>	La gare a une hauteur de 25/30m coté aval, qui pourrait être diminuée avec un pylône supplémentaire coté amont.. La hauteur de sortie de la gare est également le début de la grande portée qui suit, ce qui est moins favorable en hauteur de survol, sauf à ajouter un pylône (comme ci-dessus).
Trajet des navettes avec le centre des Carroz.	C'est le plus favorable.	Il y a plusieurs minutes de trajet en supplément pour les navettes.
Déboisement	C'est déjà pratiquement déboisé.	C'est à déboiser.

- 4-Nous n'avons pas demandé de parking important à la Gare Les Carroz-Les Feux. Il y a de nombreuses navettes aux Carroz et on peut fonctionner avec peu de parkings.
- Il faut un parking pour les employés de Flaine ne pouvant pas prendre les navettes pour des raisons d'horaire.
- On peut réguler la route de Flaine aux Carroz, limitant son accès dans certaines conditions, il faut pour cela un petit parking au prix dissuasif .
Note : le tracé du Syndicat ne permet pas de réguler aux Carroz l'accès à la route de Flaine, en disant aux conducteurs : allez prendre le Funiflaine à Magland ! Il est invraisemblable qu'on s'interdise cette possibilité.

Tracés avec des virages

Martial Saddier a indiqué qu'un tracé sans gare à Pierre Carrée nécessiterait la construction d'une autre remontée pour desservir le Hameau, et que la multiplication des pylônes dégraderait le paysage de Flaine.

Il y a là beaucoup à dire.

La desserte du Hameau est pour nous purement une question de Domaine Skiable, le projet du Syndicat n'apporte rien aux piétons et ne supprime pas les navettes routières.

Dans le plan du Syndicat, le nombre de navettes est augmenté de façon importante, Flaine étant desservi à la fois depuis la gare du P1 et depuis celle de Pierre Carrée. Cela ne change rien pour le Hameau.

Martial Saddier oublie de dire que **la technologie 3S a des infrastructures énormes** au niveau des pylônes et surtout des gares, et que l'impact sur le paysage et l'environnement est monumental. Nous sommes particulièrement inquiets pour l'impact de la gare du P1 sur la vue de l'immeuble classé « Le Flaine » emblématique de la station (imaginons la gare des Prodains sur le P1 !), et pour Pierre Carrée c'est pire !

Il y aurait un avantage sur ce plan également à utiliser une technologie plus légère, en plus du prix. Aux Feux la gare n'est pas sur une crête et est moins visible qu'à Pierre Carrée. Avantage esthétique.

Martial Saddier a assuré qu'il n'y aurait pas de pylône entre Pierre Carrée et le parking P1. Nous estimons qu'un pylône proche des terrasses d'Hélios est nécessaire, Martial Saddier n'a pas bien regardé le relief.

Avec le tracé Magland/Les Carroz-Les Feux/ Flaine P3, il y aurait probablement une seule navette routière de plus qu'actuellement, pour desservir le front de Neige, la desserte de Montsoleil et du Hameau se faisant à contre-courant des flux de skieurs avec les navettes actuelles.

Nota : la gare 3S de Pierre Carrée défigurera totalement le paysage de Flaine, et il est probable que la gare amont du TC annoncé entre Les Molliets et Pierre Carrée soit visible depuis Flaine et aggrave encore la situation

1.3 Argumentation détaillée sur les avalanches sur le parking P3 et sur l'Arbaron.

La gare d'arrivée que nous proposons sur le parking P3 se situe en zone rouge, avec le **Règlement Xa** qui a force de loi.

Au plan administratif, le Règlement Xa interdit toute construction, avec une possibilité de dérogation pour les Services Publics (donc les Transports Publics), sous réserve qu'il n'y ait pas de solution alternative, et d'une analyse technique sur la base d'un dossier fourni.

Nous pensons qu'une dérogation est possible car :

- il n'y a jamais eu d'avalanche sur le lieu proposé pour la gare
- depuis 50 ans, le terrain, largement fréquenté, a été considérablement modifié, avec plantation d'une forêt, mise en place de paravalanches, et déclenchement d'avalanches en période de risque.

Monsieur le Sous-Préfet a déclaré qu'une dérogation était impossible en raison de l'existence d'un tracé alternatif, celui proposé par le Syndicat, et qui ne nécessite pas de construction en zone rouge.

Nous nous élevons contre ces deux affirmations :

- le tracé du Syndicat ne dessert pas de zone de population (200 habitants à Flaine)) et nécessite une navette pour aller au centre de la station de Flaine. Ce n'est pas un Transport Public, c'est pour cela que nous avons étudié un tracé alternatif, avec des habitants.
- le tracé du Syndicat survole sur 1100m une zone d'avalanches récurrentes citée 5 fois dans le **PPRNa**, avec destructions multiples et 1 décès. La zone non constructible n'est pas règlementée.

A notre avis, il sera indispensable de placer un pylône dans cette zone.

Le projet de construction conduira à la réalisation d'un règlement PPRN, et, à priori à la création d'une zone rouge probablement un peu plus large que les traces d'avalanches répertoriées.

Noter que le tracé que nous proposons survole la même zone d'avalanches, mais en raison du relief, les câbles se situent à une hauteur d'environ 80m au-dessus du sol.

Nous considérons que dans une vision orientée « risques », l'intérêt du public penche nettement vers le tracé que nous proposons :

- cela n'empêche pas de prendre des mesures de protection constructives,
- le service apporté au public est incomparablement meilleur, et réduit les risques liés à la route.

1.4 Parkings à Magland

Il y a 2 difficultés : d'une part un nombre de places non cohérent avec les objectifs de clientèle venant à Magland en voiture individuelle, et d'autre part la possibilité de les réaliser.

- Il est prévu un parking de 800 places, très peu par rapport à la capacité de l'appareil prévu. Les comptages de voitures au col de Pierre Carrée ont montré jusqu'à 7000 véhicules/jour (le samedi). On suppose que cela cumulait les 2 sens.

Par ailleurs, il y a actuellement à Flaine 1550 places de parking publics, plus 188 réservées uniquement au personnel de la station (il y a en moyenne plus d'un occupant par voiture).

- La réalisation de places de stationnement complémentaires nécessitera un investissement du délégataire, qui sera financé par la billetterie. Sans compter le besoin d'espace constructible.

Il est intéressant de faire une comparaison avec le parking des Prodains qui a une capacité comparable, et dont la remontée 3S a un débit comparable avec celui visé pour le Funiflaine.

La différence est que la plupart des clients des Prodains viennent de Morzine, (2800 habitants, 23000 lits), avec un large usage de navettes, ce qui ne sera pas le cas du Funiflaine. On aurait la même situation à la gare des Feux, avec une arrivée de voyageurs depuis les navettes des Carroz.

1.5 Gare du Funiflaine à Magland

Il y a 3 problèmes principaux :

- la correspondance avec le réseau ferroviaire, que ce soit à la gare de Magland qui est environ à 700 m de la gare du Funiflaine, ou à la gare de Cluses, seul arrêt programmé des TGV en double longueur, qui est à environ 7 km. La SNCF ne veut pas arrêter les TGV dans toutes les gares, et la gare de Magland étant trop courte pour accueillir les TGV de 2 éléments, les usagers du TGV devront souvent transiter par la gare de Cluses.
- le trafic routier dans l'agglomération de Magland, déjà très chargé. Des solutions ont été proposées par les habitants : rendre l'A40 gratuite au niveau de Magland, réaliser des arrêts bus sur l'autoroute, et le Syndicat envisage aussi un accès routier depuis l'échangeur A40 de Sallanches.
- certains habitants veulent rester chez eux, dans une agglomération en grande partie non constructible en raison du risque d'inondation. Ils ne veulent pas d'une augmentation du prix de l'immobilier, ou que la construction d'infrastructures liées au Funiflaine rendent impossible le logement des habitants sur place. Cela relève d'un choix politique au niveau de la commune.

Il serait logique que se crée à Magland, à proximité du Funiflaine, une résidence touristique, qui augmenterait l'usage du Funiflaine en semaine. Malheureusement, l'endroit est mal choisi en raison de l'étroitesse de la vallée, de l'importance des zones inondables, sans parler de la pollution de l'air (qui devrait diminuer avec les plans d'amélioration en cours) et des réticences locales. Une telle construction, avec une plus large desserte du massif (à partir des Carroz) serait peut-être à même d'augmenter l'intérêt de la SNCF pour déplacer la gare de Magland et la rendre compatible avec les TGV à 2 éléments.

2 Critique du « Bilan de la concertation » du Syndicat du 10 mai 2019.

Ce document est fourni annexe A4.

2.1 Appréciation globale du projet par le Syndicat

Extrait : « Les avis se sont exprimés majoritairement en faveur du projet en soi et du tracé préférentiel présenté à la concertation. Les arguments avancés pour le justifier portent sur les points suivants :

- *Un nouvel accès à la station de Flaine, et plus largement au Grand Massif, plus écologique et plus rapide en proposant une véritable alternative à la route ;*
- *Un tracé optimisé Bellegarde-Pierre Carrée-Flaine ;*
 - *Un mode de transport confortable et sécurisé, en toutes saisons et pour tous publics.*

Les acteurs politiques et professionnels se sont largement prononcés en faveur du tracé préférentiel.

Les avis minoritaires portent sur le choix du tracé qui a fait l'objet de contre-propositions de tracés alternatifs venant d'associations locales. »

Notre réponse :

Une phase de concertation n'est pas un référendum donnant quitus au maître d'ouvrage, mais au contraire un échange d'idées pour améliorer le projet et réduire le risque d'être recalé lors de l'enquête publique.

Il n'a pas été tenu compte de nos demandes et de nos suggestions structurantes pour le projet, nous sommes totalement opposés au projet présenté, et ferons part de nos remarques formelles et techniques lors de l'enquête publique, et même avant ou après.

Le caractère systématique des contre-vérités énoncées lors de la concertation rend caduque toute conclusion sur les comptages.

Le Syndicat devrait réaliser que les associations locales, et les élections, peuvent faire entendre la voix de beaucoup d'habitants, et que le projet ne se fera pas sans le soutien des habitants.

2.2 Nous approuvons les grands objectifs énoncés pour le projet, mais ...

- Le Funiflaine ne peut pas être limité à Flaine car il y a là trop peu d'habitants
- Il est impossible de réaliser un transport apportant un service au public sans desservir également la station des Carroz où se trouve la plus grande partie de la population locale. Avec le tracé proposé, il n'y a pas de public concerné pour le Funiflaine en tant que Transport Public !
- Nous ne sommes pas convaincus de l'intérêt économique du transport de déchets.

La desserte proposée condamne le projet qui n'aura pas assez de clients, et aura donc un problème d'équilibre d'exploitation. Le projet perd aussi sa justification sociale.

Nous ne voyons dans le projet du Syndicat aucune réponse à ces critiques.

En particulier, nous avons, lors de la concertation, fourni 2 tracés qui sont plus courts (en longueur de câble) que le projet du Syndicat : un tracé par Les Carroz, et un tracé direct passant au sommet de l'Arbaron et survolant la plaine du lac. Comment le Syndicat peut-il dire qu'il a choisi le trajet le plus court ?

Par ailleurs, le projet est totalement orienté Remontée Mécanique, et promotion immobilière à Pierre Carrée, ce qui sort des critères des Ascenseurs Valléens.

Tracé Magland / Pierre Carrée / Flaine :

- Pierre Carrée a 0 habitants.
- Flaine a environ 200 habitants.
- Les habitants de Magland se déplaçant régulièrement à Flaine sont peu nombreux, au plus quelques dizaines/jour.

Comment appeler cela un Transport Public dans ces conditions ?

Si le tracé passe par Les Carroz, le problème n'est plus du tout le même en raison :

- des 2000 habitants des Carroz, et de ses 15 000 lits.
- des trajets Domicile-Travail dans les deux sens entre Les Carroz et la Vallée
- des trajets Domicile-Travail depuis les Carroz vers Flaine.

Ref : §2.2 pages 6 / 7 *Soutien par l'ensemble des acteurs politiques et professionnels.*

Nous pensons qu'ils ont été éblouis par le montant des subventions qui peuvent être obtenues, sans en analyser les inconvénients et les risques :

- destruction d'activités de loisir / touristiques après un mandat municipal sans aucun investissement touristique structurant à Flaine,
- large artificialisation de la zone de Pierre Carrée,
- justification de la gare de Pierre Carrée par des arguments peu crédibles, alors que c'est un secret de polichinelle que c'est fait en vue de réaliser un projet immobilier qui n'égalera jamais le bassin de population des Carroz .

Par ailleurs, les socio-professionnels sont très dépendants des mairies pour leurs activités, et ressentent (à tort ou à raison) une pression en faveur du projet du Syndicat Funiflaine. Un seul Socio-Professionnel s'est affiché publiquement en faveur du projet.

Les habitants que nos deux associations représentent largement (plus de 400 adhérents au total, plus encore si on regarde la sphère d'influence) voient pour eux un retour négatif.

La démarche est à l'inverse de ce qui aurait dû être fait.

Au lieu de viser ce qui peut rapporter à court / moyen terme, il aurait fallu faire un projet qui apporte le plus possible aux habitants, entre les trois lieux, Magland, Les Carroz et Flaine, qui préserve le site, et on aurait alors trouvé de nombreuses retombées économiques, non seulement aux Carroz mais aussi à Flaine.

Le parti pris d'ignorer la population condamne le projet à l'échec, dans le meilleur des cas sa fréquentation insuffisante rendra son exploitation dépendante de celle du Domaine Skiable.

Sur la position des acteurs associatifs présentée au bas de la page 7 du document du Syndicat, pour nos associations :

- la desserte de la station des Carroz n'est pas seulement indispensable aux habitants des Carroz, mais aussi aux habitants de Flaine (liaison attendue et indispensable entre les Carroz et Flaine).

Le projet d'urbanisation à Pierre Carrée n'a pas attendu le Funiflaine, il est présent depuis plusieurs années, et les élus veulent profiter du Funiflaine pour le relancer. Il faut arrêter l'urbanisation.

Ref : §2.3 Pages 14 / 15 *Déroulement de la concertation*

Nous avons été ébahis par le nombre de contre-vérités exprimées par le Syndicat durant les présentations, et les réponses aux questions. Voir l'annexe A1.

Cela invalide les conséquences qui peuvent être tirées de cette concertation en nombre d'avis. De la même façon que cela a été fait dans d'autres concertations, les avis auraient dû être rendus publics, éventuellement en cachant les noms de personnes.

Ainsi, on ne sait pas sur quels critères ont été déterminés les avis favorables et défavorables.

Ref : §2.4 Pages 18 / 19 *Conclusion sur les avis favorables ou opposés*

Question :

Nos deux associations ont affiché leur soutien au projet et à ses objectifs affichés avant la concertation.

En revanche nous avons demandé des modifications au projet pour le rendre conforme à ses objectifs de Transport Public, d'Ascenseur Valléen, et de viabilité économique, sans succès.

Cela nous place-t-il parmi les opposants ou parmi les soutiens du projet ?

Ref : §2.5 Page 26

Le caractère de Transport Public d'un système de transport ne dépend pas que des conditions d'exploitation, mais aussi très largement du public desservi et de l'emplacement des gares.

Ref : §2.6 Page 31 *Règlementation des risques naturels*

Mr le Sous-Préfet est revenu le 18 février sur la déclaration citée du 11 février.

Il est bien possible d'obtenir une dérogation pour les infrastructures de Transport Public, permettant sous certaines conditions de construire en zone rouge.

Mr le Sous-Préfet a considéré que l'existence du tracé du Syndicat, exempt de risques d'avalanches, rendait impossible une dérogation de la préfecture.

Deux remarques :

- Mr le Sous-Préfet assimile deux tracés qui n'ont rien à voir en tant que Transport Public. On ne peut pas comparer un Transport Public qui dessert une population et s'arrête au centre d'une zone d'habitation, à un transport qui ne dessert pas de zone de population concernée et qui nécessite en plus de prendre une navette pour y accéder.

- le tracé du Syndicat traverse une zone d'avalanches récurrentes, sur laquelle il faudra de façon quasi inévitable construire un pylône. Le Syndicat devrait donc déjà avoir abandonné le tracé qu'il défend.

Le Syndicat dit que depuis le dernier PPRN de mai 2017 un Transport Public ne peut pas être implanté dans une zone avalancheuse, en tant qu'ERP (Etablissement Recevant du Public).

Le règlement Xa de ce PPRNa, qui a force de loi, s'applique sur le parking P3. Il interdit en effet toutes les constructions, mais prévoit explicitement des possibilités de dérogation pour les infrastructures de Service Public (donc les Transports Publics) sous certaines conditions.

Il est fondamental pour un Transport Public d'arriver au centre d'une zone d'habitation, pour qu'il soit effectivement plébiscité par le public, et cette impossibilité remettrait en cause le projet.

Sur le fond du risque encouru, rappelons que **la zone du P3** proposée **n'a jamais eu d'avalanche répertoriée**, que depuis 70 ans on a planté des milliers d'arbres, implanté des centaines de paravalanches, et qu'on y effectue des déclenchements préventifs en cas de situation à risque, en raison du nombre important de personnes qui s'y trouvent.

En revanche, la zone d'avalanche du Nord-Ouest de l'Arbaron, du tracé du Syndicat est citée à 5 reprises dans l'historique des avalanches du PPRNa, avec au total :

- 10 habitations détruites ou endommagées et
- un skieur tué.

Il faut savoir de quoi on parle !

3 Contre-vérités du Syndicat lors des réunions de concertation.

Nous avons été frappés par le nombre de contre-vérités mises en avant par le Syndicat Funiflaine, durant la concertation.

Nous présentons ci-après celles qui nous paraissent être les plus marquantes.

Certaines ont été répétées à plusieurs reprises, malgré un déni de notre part : soit c'est volontaire, soit les membres du Syndicat n'ont prêté aucune attention aux remarques des habitants.

3.1 Magazine Haute-Savoie Mag 172 de Nov et Dec 2018

Il est indiqué que le Funiflaine assure la desserte des Carroz, justement ce que le Syndicat ne veut faire à aucun prix !.

Nous avons signalé cette erreur à Christian Monteil, mais il n'y a pas eu de correctif dans l'édition suivante du magazine.

► Lancement des études pour la réalisation du Funiflaine

Ce téléporté de grande capacité (2 000 passagers/jour), assurera la liaison Magland/Les Carroz/Flaine. Le projet est porté et financé essentiellement par le Département à hauteur de 25 M€ ainsi que par la Région et l'État, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020.



Le tracé a été définitivement arrêté début 2018.



Les études préalables sont en cours et les travaux commenceront en 2021.

3.2 Contre-vérités exprimées durant la Concertation

Réunion du 4 février 2019

Arguments donnés par le Syndicat pour réfuter les demandes et propositions des associations :

Christian Monteil, Martial Saddier, Marc Iochum : « Le passage par Les Carroz augmente la longueur du trajet, et le temps de transport. »

Notre réponse :

C'est faux, c'est plus court en plan, et surtout en longueur de câble (donc en temps de parcours).

Il y a 2 amalgames :

- cela allonge la distance seulement si on veut arriver au parking P1, mais justement on veut arriver au parking P3 qui est plus central à Flaine.
- il y a un amalgame avec le tracé de 2015 qui avait deux gares aux Carroz, et qui en effet était bien plus long. Ce tracé a été abandonné en 2017.

Cet amalgame a été fait à chaque réunion de concertation, et Christian Monteil l'a encore dit dans une interview sur TV8 Mont Blanc le 27 mars 2019.

Marc Iochum : « il y a un problème de maîtrise du foncier (pour la gare des Feux) »

Notre réponse : Les terrains sont totalement communaux et nécessitent juste une délibération du Conseil Municipal. Si problème il y a, c'est que le maire ne veut pas.

Marc Iochum : « Dans le cas de la gare aux Carroz, la géographie de la zone proposée impose une gare très haute (40m) pour passer au-dessus de la route départementale et de son talus. »

Voir réponse Voir la Partie 2, avec un plan. On est à 30m de hauteur sur le côté aval de la gare, et on doit pouvoir réduire de quelques mètres (mise à jour à venir). Dans ces conditions, on peut utiliser l'espace sous la gare pour les navettes et des parkings.

Marc Iochum – « il faudrait construire un grand parking à la gare des Feux, et c'est très cher. »

Voir réponse § 1.2 page 4

Martial Saddier et Marc Iochum : « ...les quelques personnes qui vont travailler sur Flaine... »

Notre réponse : Ces propos sont indignes. Dans le dossier UTN du golf des Carroz, il est indiqué qu'il y a 185 places de parking réservées aux saisonniers. Avec les employés à l'année, les moniteurs de ski, les propriétaires de commerces, cela fait plus de 300. C'est cohérent avec le chiffre de 250 saisonniers donné par Marc Iochum lors de la réunion des Carroz. Quel est donc l'enjeu pour refuser ainsi la réalité ?

Martial Saddier « ... c'est le même esprit du Département, nous venons, Région avec une subvention exceptionnelle au titre de nos compétences environnement et transport et donc le Funiflaine tel qu'il vous est proposé ce soir, il n'est pas là pour faire plus de développement, il est là pour faire vivre la station autrement et que le développement s'il y en a demain, si il y en a, il soit respectueux de l'environnement... »

Notre réponse : Sauf que le Funiflaine su Syndicat, sans respect de l'environnement, détruit la zone de Pierre Carrée, et prépare le terrain pour une urbanisation et un nouveau Domaine Skiable.

Mr le Sous-Préfet : « ...on s'appuie sur des tas de textes et il faut veiller à ne pas les interpréter de manière trop restrictive. Donc si le Sous Préfet peut avoir une plus-value pour les questions que vous évoquez, c'est, elle consiste voyez vous, de sa position, à faire un peu tampon entre les contraintes imposées par les techniciens qui font une analyse très restrictive des textes, et on met un peu de bon sens par le contact avec les élus locaux... »

Notre réponse : Nous en prenons acte avec plaisir. Nous souhaitons juste que Mr le Sous-Préfet, dans son analyse et son bon sens, y associe aussi les habitants.

Marc Iochum : « ..les Tour Operators quant à eux on peut leur imposer un horaire, on peut leur dire si vous dépassez tel horaire, date de fermeture vous aurez à prendre en charge la clientèle avant qu'on achemine sur Flaine... »

Notre réponse : Pourquoi se limiter à Flaine, il y a plus de véhicules qui vont aux Carroz qu'à Flaine, les difficultés se situent aux voûtes de Balme et aux Carroz même. Les objectifs de réduction du trafic routier sont « du vent » sans une gare Funiflaine aux Carroz.

• Autres points

Marc Iochum : le coût d'une gare intermédiaire est de 10 M€, et il n'est pas question de mettre deux gares intermédiaires aux Carroz et à Pierre Carrée (le dernier prix annoncé était de 5 M€).

Notre réponse :

Nous avons déjà eu cette information de prix et l'avons publiée, c'est probablement le prix d'une double gare avec quai séparé pour les marchandises.

C'est quand même cher pour desservir quelques dizaines de personnes à Pierre Carrée ! Sauf peut-être pour assurer le retour à skis des habitants du Hameau qui n'est pas l'objet du Funiflaine. C'est le prix du TS Tête des Saix ou du TC Aup de Véran et cela détruit inutilement le site magnifique de Pierre Carrée qui ne sera pas remplacé.

Question du public sur le risque d'avalanche sur les pylônes de la montée sur l'Arbaron :

Réponse de Martial Saddier : « il y a des pylônes depuis la construction de Flaine, et ils sont toujours là depuis 50 ans. Donc le risque est très faible. »

Réponse des Associations : Nous recommandons à Mr Saddier de lire le rapport du PPRNa d'Arâches.

Il verrait qu'il y a eu des avalanches répertoriées à 5 reprises, destructrices à chaque fois (en tout, environ 10 chalets endommagés ou détruits, 1 mort). En 1986, l'étrave de protection d'un pylône existant a dévié une avalanche, et a entraîné la destruction de 2 chalets. Cette zone non constructible n'est pas analysée dans le règlement PPRNa d'Arâches, mais sera certainement classée Zone Rouge.

Nous pensons qu'un pylône sera nécessaire sur cette zone avalancheuse, et donc il faudra appliquer le Règlement Xa. Les principes de Mr Saddier sur les risques d'avalanche sont à géométrie variable.

Mr le Sous-Préfet refuse l'implémentation d'une gare du P3, lieu déclaré « zone rouge » mais en un point où il n'y a **jamais eu d'avalanche répertoriée** (depuis au moins 150 ans). Il y a 2 poids 2 mesures !

Par ailleurs :

-il y a eu une avalanche sur le parking P3 vers 1930, et aucune depuis. Depuis la création de la station, le terrain a beaucoup changé, avec plantation d'une forêt, installation de pare-avalanches, et déclenchements préventifs en cas de risque (en raison de la fréquentation par les skieurs).

-le tracé du Syndicat passe en aval des pylônes existants, il est donc plus exposé aux avalanches.

Martial Saddier a aussi assuré qu'il veillait à limiter le nombre de pylônes dans la combe de Flaine, et qu'il n'y aurait pas de pylône du FuniFlaine entre la gare de Pierre Carrée et le parking P1.

Notre réponse : Nous avons tracé le profil correspondant, avec au départ de Pierre Carrée un pylône de 70m de hauteur. Le terrain présente une « bosse » au niveau des terrasses d'Hélios, et le câble est à environ 5m du sol à cet endroit, donc la cabine touche le sol, et un pylône est indispensable.

Comme quoi il ne faut pas faire de promesses inconsidérées.

C'est ennuyeux quand ces promesses servent à justifier un choix.