

Bilan réalisé par les associations **Association Flainoise – Amoureux des Carroz**

Annexe I

Restitution des réunion publiques de la concertation, avec nos commentaires.

Introduction

Nous vous présentons la transcription des propos tenus durant la réunion préalable, et les 4 réunion de concertation, avec nos commentaires sur les propos tenus

Nous avons cherché à la rendre aussi fidèle que possible, nous avons juste supprimé certaines duplications de phrases.

Nous avons laissé en italiques certains noms propres lorsqu'il y avait une incertitude sur la restitution.

Nous sommes favorables aux objectifs du projet, qui pourrait apporter un accès extraordinaire au versant Arve du Grand Massif depuis un axe de communication majeur, mais opposés aux choix de réalisation, et regrettons que les élus du Syndicat aient fait preuve d'autant de désinformation durant cette phase de concertation.

Dans chaque enregistrement, nous avons périodiquement indiqué le temps depuis le début de l'enregistrement, pour faciliter la recherche dans le fichier audio. Ces fichiers audio sont accessibles par ailleurs.

N'ayant pas pu répondre au Syndicat durant la réunion, nous l'avons fait sur cette restitution dans ou à la suite de chaque exposé, avec un numéro d'ordre.

Nos propos sont en gras en police plus petite, entre crochets, dans le fil du texte lorsque c'est très court, sinon regroupés un peu plus loin..

Ce long document permet de mieux comprendre les ressorts du projet du Syndicat.

Table des matières

1. Réunion préliminaire à Flaine le 8-01-2019.....	2
1.1 Exposés.....	2
1.2 Commentaires des Associations.....	9
2. Réunion de concertation à Magland le 4 février.....	12
2.1 Exposés.....	12
2.2 Echanges.....	18
3. Réunion de concertation aux Carroz le 11 février.....	44
3.1 Exposés.....	44
3.2 Echanges.....	49
4. Réunion de concertation à Flaine le 18 février.....	72
4.1 Exposés.....	72
4.2 Echanges.....	79

1.Réunion préliminaire à Flaine le 8-01-2019

1.1 Exposés

Introduction de Marc Iochum, maire d'Arâches

Je voudrais au nom de toutes celles et tous ceux qui sont ici, souhaiter la bienvenue au Président Monteil, Président du Département, dès ce soir, ... merci à Monsieur Monteil

Merci à Martial Saddier, notre député [1-01] et fidèle à Flaine, depuis longtemps, avec les vieux souvenirs du dossier UTN (2003), il a permis de faire avancer Flaine, il est aussi Conseiller Régional également impliqué dans ce grand projet d'aménagement du territoire.

A toi Fernande [Auvernay, élue de Magland], représentant René Pouchot que nous excusons, qui est souffrant, à qui nous souhaitons bien sûr un bon rétablissement.

Merci en tant que Maire Adjointe de représenter la communauté de Magland, Merci à Marie-Antoinette ... [Métral, conseillère Départementale]

Les élus des communes voisines, le maire de Cluses Jean-Philippe Mas, ici présent, merci d'être venu,

Monsieur Charpentier Directeur Départemental du Territoire qui vient de nous rejoindre, merci d'être là, il représente Monsieur le Préfet, Monsieur le sous-Préfet, Merci mesdames et messieurs d'être venus si nombreux, à juste titre, pour répondre présents à l'invitation que vous a adressée notre Président Christian Monteil, à qui en votre nom, en mon nom personnel, au nom des élus que nous sommes, j'adresse mes remerciements d'être à l'initiative, cher Christian, de cette bonne idée, de cette réunion d'information, sur l'évolution de ce grand dossier, qui nous préoccupe, qui nous mobilise, puisque notre Comité Syndical vit à plein régime, avec l'engagement qui est le tien, grosso modo chaque mois tu nous réunis à Annecy, pour faire avancer ce dossier en toute discrétion, et il était temps, selon ta volonté, de t'adresser à notre population, qu'elle soit d'Arâches, La Frasse, Les Carroz et Flaine, qu'elle soit de Magland, et merci à toutes et à tous d'être dans cette salle bien sûr pour d'une part prendre note de l'exposé fait par le Président, en même temps ...

Avant de passer la parole à notre président, je voudrais en mon nom personnel, vous remercier, et vous souhaiter bien évidemment d'excellents vœux pour l'année 2019, des vœux de qualité familiale, des vœux bien évidemment de santé, et des vœux de réussite aussi avec vos proches, avec vos familles, et faire en sorte que nous puissions tous ensemble continuer à construire l'avenir, et faire en sorte que nous puissions avec beaucoup d'intérêt nous écouter, et ne pas laisser place à ce qu'on appelle la polémique ou la tentation de déstabilisation. J'utilise cette formule, en l'occurrence, tout à fait pour ce dossier.

[1-01] Martial Saddier est député de la circonscription de Bonneville. Le député de notre circonscription est Xavier Roseren.

Exposé de Christian Monteil, Président du Conseil Départemental et du Syndicat Mixte Funiflaine

03 27

Monsieur le Maire, mon cher Marc, merci de ton accueil. Mesdames, Messieurs, merci de vous être déplacés si nombreuses et si nombreux ce soir. C'est à l'invitation du Comité Syndical, l'invitation de Martial et de moi-même, représentants de la Région et du Département qui sont les premiers financeurs de ce projet, ce superbe projet dont nous pourrons parler dans quelques instants, l'invitation des

élus de Magland et les élus des Carroz, je salue le Maire et la représentante de la commune de Magland, une pensée émue pour René Pouchot, pour ceux qui le connaissent bien qui est à l'origine de ce projet et puis une petite pensée pour le président de la Communauté de Commune qui est au financement. Merci au représentant de l'Etat et de la région parce que cette superbe histoire dont nous allons essayer de tourner une page ce soir, pour que nous puissions tourner les futures pages de la concertation dans les semaines qui viennent, dans les jours qui viennent, pour que vous compreniez bien que nous essayons de la tourner ensemble cette page, c'est un livre qui a commencé il y a plusieurs années lorsqu'il a fallu imaginer un accès particulier à la station de Flaine. Cette station pour ceux qui la connaissent bien, elle est chère au coeur du Département et de mes prédécesseurs parce que des liens historiques nous unissent et cette histoire d'amour finalement elle continue à s'illustrer au quotidien dans des relations qui sont les nôtres ?

05 00

Lorsque j'évoquais l'absence de René Pouchot, je pensais en même temps à ceux qui ont beaucoup travaillé, je salue Marie Antoinette Métral au Conseil Départemental, beaucoup travaillé à ce sujet, c'est Jean Louis Mivel, on pense à lui, il n'est pas parmi nous, mais il s'est beaucoup dévoué sur ce sujet.

Ce sujet : Funiflaine. On en retrouve l'histoire au Département de Haute Savoie depuis 15 à 20 ans peut-être. Je peux témoigner d'une chose : ce dossier, cet accès si particulier à Flaine, nous l'avons remis à l'ordre du jour lors de la candidature pour Annecy de 2018, oui c'est déjà passé, lorsque nous travaillions sur le projet de candidature pour les jeux olympiques d'Annecy, Flaine était déjà l'un des sites emblématiques et le Funiflaine était l'un des objets que nous avons imaginé, concrétisé, déjà pour 2018. Nous l'avons fait parce que nous avons besoin de la modernité de l'accès, de sa qualité environnementale et de cette vision extraordinaire. Porter une candidature pour les Jeux, c'est essayer d'être visionnaire. D'autres l'ont fait mieux que nous, peut-être un jour ou l'autre nous reviendrons dans notre pays, notre département, les Alpes, on verra.

6'25

En attendant Funiflaine reste l'un des dossiers travaillés dans le cadre de la candidature, ce que nous avons essayé d'avancer ensemble. On sait collectivement, je viens de le dire à l'instant.

Ces avancées collectives elles ne sont pas faciles. C'est plus facile de faire une course à pieds en solitaire que de gagner un match en équipe. Donc cette équipe s'est constituée autour de celles et ceux que j'ai cités, il y a quelques instants. En fait Funiflaine ce n'est pas fait pour celles et ceux qui sont au tour de table financier, Funiflaine c'est fait pour un territoire, c'est fait pour une économie, c'est fait pour un rayonnement, c'est fait pour l'emploi, c'est fait pour l'activité. Ce n'est pas seulement pour Flaine, pour les Carroz et pour Magland, c'est pour la vallée, c'est pour le Département, c'est pour l'économie touristique de notre pays.

07 15

Alors, lorsqu'il a fallu aller un petit peu plus loin, après cette candidature aux Jeux Olympiques, candidature malheureuse qui nous a permis malgré tout de travailler sur certains dossiers et notre dossier d'ailleurs n'est pas complètement celui du système du dossier Funiflaine, c'est celui de l'accès ferré par le réseau ferré de nos vallées, aujourd'hui le Léman Express, le nouveau cadencement que nous allons obtenir dans la vallée en ferroviaire, il est né en même temps que la candidature des Jeux Olympiques.

Lorsqu'il a fallu aller un peu plus loin, les élus du Département ont choisi, et je leur ai proposé et ils m'ont accordé leur confiance à l'unanimité de placer Funiflaine dans

l'un des dossiers du contrat de plan Etat-Région.

Le contrat de plan Etat-Région, on devrait dire Etat-Région-Département-Collectivités, c'est un contrat qui nous permet, encore une fois, en équipe, collectivement, de mobiliser des financements pour des infrastructures lourdes que nous ne pouvons pas réaliser les uns sans les autres.

Il y a beaucoup de sujets dans ce contrat de plan : il y a du ferroviaire, il y a la liaison Aix-Annecy, il y a les connexions dans la vallée, le Léman Express, il y a d'autres projets qui concernent le désenclavement du Chablais, il y a Mr le maire de Cluses, le Techno Centre de Cluses, il y a le Techno Pôle d'Archamps, il y a beaucoup d'autres sujets diversité, il y a de l'accompagnement des territoires et il y a effectivement Funiflaine.

Lorsqu'il a fallu se mobiliser au nom du département, et c'est le département qui portait ce projet, nous sommes allés chercher le financement de la Région, Martial, le financement de la Région qui a été accordé à ce moment là, et nous avons aussi en même temps recherché les capacités de financement de l'intercommunalité, elles ne sont pas énormes mais elles existent, elles ont été mobilisées et les deux communes en même temps.

09 11

Lorsque nous avons remis ce dossier à l'ordre du jour, il y avait 2 hypothèses, Martial y reviendra, parce qu'il pratique les pistes de Flaine beaucoup plus souvent que moi et donc tu connais parfaitement le terrain, lorsque nous avons étudié ce dossier dans le cadre du contrat de plan, nous nous étions écartés d'un premier tracé qui était Magland Pierre Carrée Flaine. Et puis nous avons étudié un autre tracé que nous avons qualifié, ce n'est pas péjoratif, d'omnibus, qui passait sur un autre secteur et on a découvert assez rapidement

1- que son coût n'était pas le même

et 2- qu'il ne correspondait pas totalement à l'éthique qui était la nôtre du Département et probablement celle de la Région, Martial, qui consiste à porter un financement qui n'est pas le financement d'une remontée mécanique, gérée par une collectivité à part entière mais qui était le financement d'une opération, d'un ouvrage, qui nous permet de prendre des gens de la vallée, de les transporter dans la montagne, proprement, et d'imaginer en même temps d'autres usages, on vous en parlera tout à l'heure.

Donc ce travail a été fait et nous nous avons convenu ce que nous vous présentons ce soir, vous allez voir des slides, un tracé depuis Magland. Ce tracé ne peut pas se faire depuis la gare elle-même, ce tracé il va se faire, c'est notre projet, on sait que d'autres projets circulent, ce soir on vous présente le nôtre.

D'autres projets, on les prendra en compte, on les écouterà dans le cadre de la concertation, il y a 3 réunions, on vous donnera les dates tout à l'heure.

Le projet qui est le nôtre, auquel nous avons réfléchi, qui est celui qu'on vous soumet. C'est un départ de Magland, non pas à la gare de Magland parce que on a une impossibilité technique et urbanistique.

11 00

C'est le départ depuis le siège d'une entreprise de transport que les gens connaissent bien, pour ceux qui passent dans le secteur, les transports RIAND, ensuite une connexion sur le passage à Pierre Carrée avec une halte à Pierre Carrée, une gare, et la descente sur Flaine. Ce tracé correspond à l'engagement initial du Département et de la Région. Il correspond également à une possibilité de financement sur un budget de 80 M d'€ qui serait financé, ça c'est garanti, par le Département qui serait le premier financeur, c'est pourquoi j'ai parlé du contrat de plan Etat Région Département, en l'occurrence c'est le Département, la Région et l'Etat, ce qui permet au Département d'avoir un engagement de 20 M d'€ de la Région, Martial, on en parlera tout à l'heure, un engagement également de l'Etat, Mr

le Directeur, c'est l'engagement de l'Etat représenté par le Préfet ou par le Directeur des Territoires aujourd'hui, des recherches également sur des crédits européens ici et là pour récolter quelques financements plus ou moins certains, et puis les financements des communes et de l'intercommunalité dont je parlais tout à l'heure. Il faudra enfin trouver un concessionnaire qui soit capable de rentabiliser le dispositif et qui soit capable surtout d'apporter une quinzaine de Millions d'€ qui manquent aujourd'hui à l'engagement financier des collectivités, c'est à dire que nos efforts financiers ont été calculés, jaugés, limités, délibérés et il faut ensuite faire l'ajustement entre le cout final de l'opération, la capacité du gestionnaire à financer le manque à gagner de l'autofinancement et surtout à financer le petit équilibre, la gestion au quotidien de l'ouvrage.

12 55

On a imaginé également pour ce projet qui est un projet ambitieux et que nos prédécesseurs qualifiaient de visionnaire, et le reste encore le semble-t-il, d'inscrire Funiflaine pas uniquement dans les usages du ski mais dans l'environnement du territoire. Funiflaine c'est venir grâce au Léman Express, 15 mn pour accéder au ski ...pas davantage. Funiflaine c'est un équipement qui doit durer beaucoup plus longtemps que la saison de ski, ce sera dans le cahier des charges, ce sera dit dans l'appel à concurrence qui doit être utilisé par le personnel, par les travailleurs, qui doit être utilisé avec des aménagements spécifiques le matin, le soir pour approvisionner la station et évacuer les déchets de la station, c'est un appareil qui peut être utilisé pour des transports scolaires si il en a la possibilité, c'est à discuter avec la Région. Eventuellement, c'est un appareil que l'on a envie d'installer dans son paysage.

Alors je dis ceci, c'est une passion commune que nous partageons ensemble, on a envie de la partager avec le plus grand nombre évidemment, on sait que les élus qui représentent le territoire nous ont encouragés, on s'est encouragés mutuellement et réciproquement pour sortir ce dossier, on sait que les acteurs économiques, je vois beaucoup de rouge dans la salle, sont en attente aussi et sont attentifs à la réalisation de ce projet, c'est la réalisation d'un territoire. Il peut ne pas être le projet de tout le monde, c'est aussi une évidence. Nous avons dans les semaines qui viennent, nous avons trois séances de travail qui sont faites pour se concerter. Ces séances de concertation se dérouleront comme on l'a dit tout à l'heure : une première séance ici, une deuxième séance aux Carroz, une troisième séance à Magland pour écouter les habitants, les gens du village, les voisins qui ont envie de dire oui j'aime bien, non j'aime pas pour quelle raison.

15 15

On sait que l'on a deux sujets sur lesquels on a des progrès à faire c'est le sujet de la connexion de la gare de Magland à la gare de départ, aujourd'hui on a prévu une liaison avec un véhicule de transport en commun électrique, on a certainement mieux à faire. c'est un budget supplémentaire il faudra en discuter.

On s'est dit qu'en arrivant ici à la station il y a certainement une organisation particulière, quelque chose de différent ou de complémentaire, il faudra que ce soit dit, que ce soit évoqué, que ce soit résolu.

Lorsque cette concertation sera terminée, nous prendrons la décision très très rapidement, immédiatement après, de poursuivre ou pas, je n'imagine pas que l'on ne poursuive pas.

De prendre en compte peu beaucoup ou pas du tout les éléments de la concertation : c'est pour cela qu'il faudra que l'on mette en face nos capacités financières, qu'on écoute les acteurs économiques, qu'on revienne à nouveau vers les élus et puis très rapidement ce dossier doit se concrétiser par l'enquête d'utilité publique, il faut quasiment un an pour préparer une enquête, aller vers la DUP et puis nous sommes en 2019 depuis quelques jours, imaginez que à la fin de l'année 2023 d'ici 4 ans

l'ouvrage puisse être terminé si tout se passe normalement. Il peut y avoir des recours, il peut y avoir des contestations, des délais, des procédures, mais nous on a envie d'avancer à nouveau collectivement sur ce projet.
J'ai été peut-être un petit peu long et je vais laisser la parole à Martial Saddier qui connaît mieux que moi la station et qui représente la Région pour parler un peu plus technique un peu plus terrain. Merci de votre écoute.

Exposé de Martial Saddier, député de la circonscription de Bonneville, Conseiller Régional Auvergne-Rhône-Alpes.

Bonsoir à toutes et à tous. Je vous présente mes meilleurs voeux, je suis heureux de répondre à cette invitation du Président Monteil.

Le Président Monteil donne un signal fort sur ce projet, en prenant la présidence, tous les projets ne sont pas présidés personnellement par le président du Département. Donc c'est un signal fort du Président du Département qu'il donne, en prenant lui-même la présidence du Syndicat Mixte, je me permets de le dire et de le remercier particulièrement sur ce sujet, bien sûr en associant les deux communes, cela fait plaisir de venir travailler au sens électif du terme, j'ai été député entre 2002 et 2012, et grâce à mon action dans la Région depuis décembre 2015, je peux être réinvesti très fortement sur les projets du Grand Massif et tout particulièrement sur le projet du Funiflaine. Je salue en complément de Christian (Monteil) le Directeur de l'ESF, de l'Office de Tourisme, et aussi les présidentes et présidents ancienne et actuel du Syndicat Intercommunal sur le secteur de Flaine.

1'10

L'engagement de la Région, je viens de le dire au Président Monteil, il est important de vous le dire, il n'y a pas l'ombre d'une feuille de papier à cigarette entre ce que vient de vous dire le président du Département, président du Syndicat, et puis la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Je vous le dis au nom du Président Wauquiez, il s'excuse, on comprendra qu'il ne soit pas là ce soir, je vous le dis aussi au nom de Gilles Chabert, que vous connaissez très bien, c'est le monsieur Montagne de la Région, mais qui ne pouvait être présent ce soir.

Ce dossier, pour nous la Région, il rentre dans un cadre général, il a beau être exceptionnel comme le Funiflaine, il rentre dans un cadre général, il faut comprendre qu'il y a une délibération au Conseil Régional dans laquelle le Funiflaine doit rentrer.

Il y a également un cadre national, auquel j'ai contribué à titre personnel, puisque j'ai porté des amendements, certains le savent dans cette salle, qui ont inscrits dans la loi le transport par câble, qui l'ont rendu éligible aux contrats de plan Etat-Région. L'esprit, c'est ce qu'on appelait les Ascenseurs Valléens, c'est à dire qu'on faisait une alternative à la route pour aller du point le plus bas vers le point le plus haut, par le chemin le plus court. C'est cela l'esprit de la loi, c'est valable pour le Funiflaine comme pour tous les autres projets, sans quoi le contrôle de légalité serait en droit de nous rappeler à l'ordre. Je dis simplement, c'est l'engagement à côté du Département, vous le savez la Région est très présente sur la Montagne, sur le logement saisonnier, sur l'enneigement artificiel, on met beaucoup d'argent sur le Grand Massif, et puis, bien sûr les Ascenseurs Valléens. Ce n'est pas le seul dossier,

Première remarque. J'attire l'attention de nos amis de Flaine, des Carroz et de la Haute Savoie, nous avons actuellement 6 dossiers qui sont fléchés :

Orelle-Val Thorens, Ozon-Bourg d'Oisans, Bozel-Courchevel, Bourg St Maurice-La Rosière, Aime-La Plagne, et le fameux Funiflaine.

La délibération dit la chose suivante. Pour les 5 premiers appareils que j'ai cités, la Région ira à hauteur de 30% plafonnés à 10 M€. Le 6ème dossier qui est le Funiflaine, la Région ira à hauteur de 20 M€ parce que c'est le dossier le plus

ancien, le plus historique, parce qu'il y a un contexte de qualité de l'air tout particulier dans la vallée de l'Arve, et parce que nous avons un partenariat particulier avec le Président Monteil et l'Assemblée Départementale, tout cela pour vous dire pour les remarques qu'il y a un effort particulier conséquent sans précédent du Département et de la Région sur ce dossier.

Les critères, ils sont dans la délibération de la Région, ce doit être une alternative à la route, une offre multimodale. C'est à dire que le tracé, doit être compétitif par rapport au fait que quand on monte dans sa voiture, on part du point bas au point haut, si ce n'est pas compétitif cela ne correspond pas aux critères.

On doit respecter les documents d'urbanisme et les aléas climatiques, ce qui veut dire qu'il n'est pas question de présenter un dossier, que la Région ne soutiendra pas un dossier qui n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme en termes d'avalanche et de risques d'inondation, c'est la moindre des choses.

Enfin, ce dossier il partira, après la phase de concertation que le Président Monteil vous a expliquée, dans le comité de Massif la commission UTN, c'est à dire que ce sera un dossier structurant, Monsieur le Directeur Départemental, et donc si on ne veut pas prendre une gamelle au Comité de Massif, autant qu'il soit dans l'esprit du Comité de Massif et de la commission qui sera appelée à dire OUI ou à dire NON, c'est à dire à permettre ensuite aux maires concernés de déposer un permis de construire, et cela tombe bien, ce que je viens de vous dire c'est exactement les critères du Comité de Massif.

5'00

Sous ces conditions, nous soutenons bien évidemment ce que le Président Monteil vient de vous présenter, avec une gare de départ là où elle est placée à Magland, parce qu'elle est compatible avec le PPR inondation, et parce que nous trouvons un moyen de la connecter avec la gare, et nous ferons en sorte, nous nous battons, la Région étant l'Autorité de coordination des transports se battra avec la SNCF pour qu'il y ait plus de trains demain qui s'arrêtent qu'aujourd'hui,

Le deuxième élément, je l'ai dit, c'est le tracé le plus direct, et en cela on n'a rien inventé puisqu'on reprend le tracé historique, et qu'on estime à priori que dans les années 1950-1960, ils ont du sacrément réfléchir pour construire la station avec le téléphérique, et donc on reprend le tracé ...

15'46

Grâce à l'engagement du Président Monteil, personnel, on en profite, on va faire d'une pierre deux coups, puisqu'il va y avoir un effacement de la ligne Haute Tension, c'est une chance extraordinaire, pour le paysage local.

On passe par le col de Pierre Carrée, cela c'est obligatoire, et je reviendrai sur le fait que nous considérons, et les travaux considèrent, qu'il y a nécessité de faire une gare intermédiaire pour que l'on puisse descendre au col, et ensuite, évidemment, cette gare permet d'avoir un accès direct vers le hangar des dameuses, à côté du parking P1, ce qui permet de survoler les contraintes qui sont extrêmement fortes, on a un tracé qui autorise les contraintes de survol de Flaine au plan des bâtiments, **qui nous permet d'éviter des pylônes dans cette combe [1-02]**, on connaît tous quand on arrive au col de Pierre Carrée, on est ébahi de ce qu'on voit, il s'agit de minimiser l'impact visuel sur la combe. Donc c'est à ces conditions que nous soutenons ce tracé, Christian vous l'a dit, beaucoup de choses, on va discuter en concertation, les périodes d'ouverture d'hiver, les périodes d'ouverture d'été, à quelle heure il est ouvert le matin, à quelle heure il est ouvert le soir, est-ce qu'on monte les bouteilles de Coca par le Funiflaine, nous souhaitons que OUI, est-ce qu'on descend les ordures ménagères par le Funiflaine, nous pensons que OUI, que les saisonniers puissent monter, que les lycéens puissent monter, que les collégiens puissent monter, etc, etc, tous ces sujets là ne sont pas tranchés, la concertation va nous aider, il est évident que nous souhaitons que ce soit un appareil qui soit une véritable alternative à la route.

7'21

Le tracé, je reviens évidemment nous souhaitons un appareil qui sur le plan technique ressemble pour ceux qui connaissent à un 3S, c'est à dire qu'il puisse assurer la viabilité de la desserte de la station y compris lorsque les conditions climatiques sont les plus fortes, Je vous rappelle qu'un 3S est garanti me dit-on à un vent de 140 km/h. A titre personnel avec un vent de 140 km/h je ne monterai pas dans le Funiflaine, mais avec un vent de 100 km/h cela ne pose aucun problème, et donc c'est ce type d'appareil que nous mettons, qui a une telle fiabilité, évitant qu'au moindre coup de vent les gens soient coincés en bas, ou coincés sur la gare intermédiaire.

On va être très clair, la gare intermédiaire se justifie par l'existant, par l'existant, pourquoi, parce que **de la gare intermédiaire au col de Pierre Carrée nous pouvons desservir gravitairement toute l'organisation du col, le Hameau, plus les nouvelles constructions qui sont prévues dans l'UTN [1-03].**

Deuxièmement on connaît tous une des grandes difficultés de Flaine, à 4h de l'après-midi, il suffit de se balader du côté des Grands Vans, et on voit qu'il y a 3 à 4000 ou 5000 skieurs à évacuer pour ressortir de la combe et c'est le seul point de sortie, au moindre problème sur les Grands Vans, on est coincés, et imaginez qu'il faille un jour évacuer par bus, il y en a pour la moitié de la nuit, donc la gare intermédiaire offre dans l'autre sens une porte de sortie de secours qui n'existe pas aujourd'hui, à contrario nous n'en avons qu'une seule, elle permet gravitairement, depuis la gare intermédiaire en traversant la route, de desservir du côté des Molliets ou le retour sur Samoëns. Elle permet aussi gravitairement de desservir le 27ème BCA qui est intéressé, je pense que cela intéresse tout le monde que les camions de l'armée ne montent plus au col, on aura l'occasion d'y revenir, donc la gare intermédiaire se justifie uniquement par l'existant, et je termine enfin, s'il n'y a pas de gare intermédiaire, il va falloir refaire un appareil qui parte du plan de Flaine et qui reparte au col je ne sais pas comment on va faire pour ajouter 7 ou 8 pylônes dans cette combe magnifique, je ne sais pas où on va mettre la gare de départ, je ne sais pas comment on va avoir l'autorisation pour le tracé, bref c'est quelque chose qui est absolument indispensable pour l'existant sur la gare intermédiaire.

L'appareil que l'on veut utiliser a été l'objet de nombreuses études depuis de nombreuses années, Il y a énormément de partenaires y compris l'Etat, y compris sur les contraintes de la législation que je viens de rappeler, il fait l'objet d'enveloppes financières complètement et totalement exceptionnelles, nous sommes aujourd'hui, en tout cas la Région, prêts à vous suivre tel que le tracé est présenté par le Président du Syndicat, et nous souhaitons aller vite, parce que 10'11 ... sur un dossier le Président Monteil doit justifier comme je l'ai dit, dans ce Grand Massif qu'il y a un effort exceptionnel du Département. Nous devons nous, Région Auvergne Rhône Alpes, justifier aux autres départements, notamment Savoie et Isère, qu'il y a un effort financier équivalent du double de ce que nous faisons ailleurs, et donc nous souhaitons maintenant aller vite, nous souhaitons que le Funiflaine se réalise tel que le Président Monteil vous l'a présenté, et bien évidemment nous accepterons le débat qui a été annoncé, et nous prendrons toutes les remarques que nous estimerons légitimes et utiles sur ce dossier, mais nous ne souhaitons plus attendre, parce que nous ne pouvons plus justifier aux autres départements, y compris de montagne, y compris de stations de ski, que nous bloquions à la Région Auvergne-Rhône-Alpes 20 M€ sur ce dossier qui ne démarre pas, pour le mettre sur les 5 autres projets en Isère en Savoie, donc faites de la publicité, participez à la concertation, et ensemble construisons le Funiflaine.

[1-02] [Nous sommes sceptiques sur ce point, nous pensons qu'un pylône sera nécessaire dans la combe de Flaine, en raison du relief.]

[1-03] [Cela ne s'applique qu'aux skieurs, et à la descente. Pas à un Transport Public. Mr Saddier confirme bien le projet d'urbanisation de Pierre Carrée, et le dossier UTN correspondant semble très avancé, malgré les dénégations répétées.]

Exposé de Francis Charpentier, Directeur de la Direction Départementale du Territoire (Préfecture).

Merci de votre invitation.

C'est avec un grand plaisir, que nous y avons répondu favorablement.

D'une part l'Etat s'intéresse vous le savez aux révolutions à propos de la façon se déplacer nous sommes à l'heure des mobilités nouvellespour les mobilités de demain, je crois que le projet du Funiflaine est parti totalement dans cet esprit.

Lorsque cet intérêt pour l'Etat s'inscrit également dans le Contrat de plan Etat-Région, nous accompagnons entièrement ce projet pour la somme de 4 M€. Elle doit permettre de contribuer à la réalisation de ce projet qui semble innovant et qui semble tout à fait adapté à ce Territoire.

Le deuxième motif d'intérêt de ce projet, c'est qu'on considère que c'est également un des éléments d'aménagement et de développement du Grand Massif, le Grand Massif Haute Savoie, ce n'est pas rien, il faut que l'Etat soit attentif pour qu'il puisse continuer à se développer, bien sûr dans les canaux du Développement Durable, cela va de soi. On considère qu'à ce titre cette opération d'investissement d'infrastructure lourde, y contribue. Comme cela, bien évidemment, il y a une procédure. L'état sera là totalement tout au long de la procédure de manière à ce que cette opération puisse déboucher rapidement.

Voilà. Je ne voudrais surtout pas être trop long, je crois que le projet a bien été décrit, puis l'heure est peut-être venue de passer aux questions et réponses.

Comme l'a rappelé Monsieur le Député Martial Saddier, au titre d'un contrôle de dossier, nous devons nous assurer du respect de quelques contraintes qui pèsent sur le site, qu'il s'agisse des risques naturels mais aussi des enjeux environnementaux.

Voilà. Je souscris aussi aux vœux pour une réalisation la plus rapide possible de ce grand équipement.

1.2 Commentaires des Associations

Nous partageons tout à fait les objectifs du projet, mais le projet n'y répond pas. Nous sommes particulièrement choqués par certains propos, particulièrement ceux de Mr le Député Martial Saddier dont la défense du tracé actuel n'est pas convaincante.

Il est évident que le choix de la gare à Pierre Carrée est sous-tendu à un projet immobilier, qui est même annoncé.

Ce choix est un privilège accordé à une ou des entreprises privées, une ressource financière supplémentaire importante pour la commune d'Arâches très dépendante, qui prive les Carroz et Flaine d'un moyen de transport indispensable à l'équilibre de la commune, d'une zone touristique, et cela prive aussi le Funiflaine de recettes dont il aura besoin pour équilibrer son exploitation. L'impact d'un investissement de Transport Public doit se mesurer à l'usage qu'en feront les habitants et qui videra la route. Nous ne serons jamais d'accord avec l'approche actuelle.

Notez bien que le nombre de lits qui pourraient être construits à Pierre Carrée, peut-être 2000, ne justifie absolument pas une gare de TC 3S devant les 15000 lits des Carroz, et l'urbanisation de Pierre Carrée sera probablement rejetée par les habitants de la commune (même si le combat sera long). On aura entre temps construit un mouton à 5 pattes.

Nos réponses sont basées sur le tracé que nous avons mis en premier, celui qui arrive à Flaine sur le parking P3, bien plus central à Flaine que le parking P1.

Déclaration : Il ne faut pas faire de détour qui pourrait réduire la compétitivité par rapport à la route

Commentaire : Il se trouve que le "détour" par les Carroz réduit la distance parcourue (en plan et surtout en longueur de câble), donc gagne du temps (15 à 25 secondes). accessoirement, cela permet probablement d'avoir une cabines et un pylône en moins. Voir la Partie 2, et le tableau de comparaison correspondant. De plus, l'obligation pour les passagers à pied de prendre une navette à la gare du P1 pour se rendre au centre de la station double pratiquement le temps de parcours. Depuis le P3, on peut accéder au centre station par ascenseur, sans attente.

Déclaration de Christian Monteil : Ce projet est conforme aux premiers engagements du Département et de la Région.

Commentaire : Nous avons un article du Dauphiné du 5-10-2011 qui présente un projet Magland-Les Carroz-Pierre Carrée-Flaine, la gare de Pierre Carrée était là à ce moment pour pouvoir mettre la gare de Flaine sur le P1. Le tracé est resté inchangé jusque 2014. La gare des Carroz est supprimée dans le tracé actuel, elle a pourtant bien plus d'impact que celle de Pierre Carrée.

Déclaration : Il ne faut pas défigurer la combe de Flaine avec des pylônes.

Commentaire : Il se trouve qu'en raison du relief, l'arrivée sur le P1 a besoin d'un pylône sur la descente vers Flaine, ce qui n'est pas le cas de l'arrivée sur le P3. Nous avons entendu parler d'un coût de pylône de l'ordre de 1 M€, non négligeable.

Déclaration : La Région sera inflexible sur les risques naturels liés aux avalanches et aux inondation.

Commentaire : Hors Réunion, Martial Saddier nous a précisé qu'il ne voulait parler que des risques d'inondation à Magland, mais étant donné qu'il a bien prononcé le mot d'Avalanche et en premier, nous tenons à préciser les éléments suivants :

- le parking P3 est effectivement en zone rouge avalancheuse, et le règlement correspondant, Xa, s'applique. Les constructions y sont interdites, mais des dérogations sont explicitement possibles pour les équipements de Service Public, sous condition qu'il n'existe pas de solution alternative et d'une étude de risque sur la base d'un dossier.
- la zone sur laquelle nous avons proposé d'implanter la gare n'a jamais eu d'avalanche, et nous sommes optimistes sur l'issue du dossier.
- le projet du Syndicat n'est nullement exempt de risque. Il traverse au nord-ouest de l'Arbaron une zone avalancheuse récurrente, citée 5 fois dans le PPRNa d'Arâches, ayant détruit ou endommagé 10 maisons et tué un skieur. Cette zone n'est pas réglementée car inconstructible, mais à n'en pas douter, sur demande du Syndicat, cela donnera lieu à l'établissement d'une zone rouge qui dépassera un peu la trace des avalanches historiques. Nos analyses montrent que sur une portée d'au moins 1100m (en plan), il sera nécessaire de construire un pylône, et une dérogation de la préfecture sera donc nécessaire.

Nous estimons que le projet que nous proposons ne peut être comparé à celui du Syndicat pour plusieurs raisons :

- véritable Transport Public, pouvant drainer un véritable bassin de population,
- pas de rupture de charge obligatoire à l'arrivée à Flaine.
- risques réduits, en raison de l'absence d'avalanche historique au point envisagé sur le P3. Par ailleurs, la destruction d'un pylône entraîne probablement la chute de toutes les cabines de la ligne, c'est important.

On ne peut absolument pas dire que le tracé du Syndicat est une alternative à celui que nous proposons.

Déclaration : La gare de Pierre Carrée est justifiée par la nécessité d'un virage.

Commentaire : C'est faux au plan technique avec l'arrivée sur la parking P3. Les autres arguments ne sont absolument pas convaincants.

Déclaration : La gare de Pierre Carrée est justifiée par la situation actuelle (sous-entendu, pas par un projet immobilier à venir).
Commentaire : L'argumentation est totalement basée sur les skieurs, ce n'est pas ce qu'on attend d'un Transport Public ou d'un Ascenseur Valléen, dont l'usage par les skieurs ne doit pas être l'objet principal.
Déclaration : Retour au massif en cas d'arrêt du TS des Grands Vans
Commentaire : Il s'agit là d'un cas d'urgence et nous en contestons d'autant moins l'intérêt que le retour aux Carroz est bien plus intéressant. En cas de grand vent, il est probable que les grandes remontées des Carroz vont être touchées également, et il vaut mieux emmener les skieurs dans une station avec possibilité d'hébergement d'urgence. Par ailleurs, le retour aux Molliets n'est pas gravitaire, il faut prendre le TS du Lac pour rattraper la piste de Portet, et enfin on aura contribué à massacrer l'espace nordique de Pierre Carrée avec une piste de ski alpin vers Vernant.
Déclaration : La gare de Pierre Carrée permet un retour au hameau gravitaire.
Commentaire : C'est pour les skieurs, et ne justifie absolument pas une gare 3S. Ce n'est plus de l'omnibus mais du cabotage. Pour les skieurs, un TS suffit, il peut partir du haut du TS des Gérats, tout près.
Déclaration : Les pendulaires, les centaines de travailleurs qui viennent chaque jour à Flaine sont aussi des citoyens. Mr Monteil les cite dans les objectifs du Funiflaine
Commentaire Le tracé proposé ne permet pas de les transporter, car ils viennent des Carroz pour la plupart. Va-t-on leur dire « allez prendre le Funiflaine à Magland » ? On nous a aussi objecté que ces travailleurs pouvaient aller prendre le Funiflaine à Pierre Carrée, c'est méconnaître le site (la route la plus difficile est la montée à Pierre Carrée) et le fait qu'aucun parking n'est prévu.
Déclaration : Martial Saddier exclut toute modification de tracé.
Commentaire C'est un refus de la concertation. Au stade où se trouve le projet, on peut parfaitement attendre quelques années avant de fixer de façon définitive les jours et heures d'ouverture. Le transport de fret a un impact sur la réalisation, mais ce qu'il est indispensable d'établir de façon définitive, c'est le tracé. La phase de concertation n'a aucun sens si toute modification est exclue. Etant donné la faible qualité de l'argumentation, cela met même en cause le projet. Nous savons gré à Messieurs Monteil et Saddier pour leur engagement sur un appareil qui doit apporter beaucoup à Flaine et au Grand Massif, nous comprenons qu'ils soient pressés de faire avancer le projet, mais les habitants (et utilisateurs) que nous représentons largement ont aussi leur mot à dire.
Déclaration : L'exploitant aura à assurer le petit équilibre de l'exploitation.
Commentaire C'est faux, l'exploitant aura à amortir son financement de 15 M€, plus la TVA sur l'ensemble des travaux de construction, environ 5 M€, et il aurait la charge de gérer la construction de l'appareil, certainement au moins 1 à 2 M€. Cela conduit à un coût d'exploitation prohibitif.
Déclaration : Le 27ème BCA est cité pour l'utilisation qu'il pourrait faire du Funiflaine.
Commentaire : Les Chasseurs Alpins peuvent aussi prendre une navette pour le col depuis la gare de Flaine. Cela ne justifie en rien une gare à Pierre Carrée, il faudrait des milliers de lits alors que les Chasseurs Alpins sont quelques dizaines.
Restitution des questions / réponses à ajouter ultérieurement.

2. Réunion de concertation à Magland le 4 février

2.1 Exposés

Enregistrement Magland 1 -18h 07' 36''
<p>La réunion d'aujourd'hui va se passer en 2 temps. Le 1er temps, va être la présentation du projet, et dans un second temps vous pourrez avoir la parole pour poser des questions, et donner votre avis.</p> <p>Dans ce 1er temps, je vous présente Mr Christian Monteil président du Département et du Syndicat Funiflaine, Mr Martial Saddier, député de Bonneville et Elu Régional, Mr Bruno Charlot Sous-Préfet de Bonneville, Mr Gilbert Catala président de la Communauté de Communes Cluses Arve et Montagne, les spécialistes techniques Funiflaine Mr Hugues Viard et Mr Fabien Adidal, Mr Marc lochum maire d'Araches.</p> <p>Pour commencer, je vais donner la parole à Mr René Pouchot, pour ouvrir la concertation et faire le mot d'accueil.</p>
Enregistrement Magland 2-18h 09'33''
<p>00 00 René Pouchot Tout d'abord, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à Magland. Vous êtes venus très très nombreux ce soir, ça nous fait très plaisir. Avant de commencer je voudrais saluer les personnalités qui nous font l'honneur d'être avec nous : tout d'abord Mr Christian Monteil président du Conseil Départemental président du Syndicat mixte Funiflaine qui porte le projet, et (Le Conseil Départemental) en est le premier investisseur, Mr le Député Conseiller Régional Martial Saddier lui aussi en tant que représentant de la Région et qui représente le deuxième investisseur du projet, Mr le Député Xavier Roseren, Mr le Sous-Préfet Bruno Charlot représentant Monsieur le Préfet Lambert et l'Etat qui lui est le troisième investisseur du projet avec, soit dit en passant, un petit clin d'oeil, ou une pensée particulière pour ses prédécesseurs, en particulier le Préfet Leclerc et le Préfet de Région Mr Caraco qui eux ont inscrit ce projet dans le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020. C'est vrai qu'on leur doit quand même beaucoup. Monsieur le Président de la 2CCAM, Gilbert Catala et le Conseil Communautaire, ainsi que les membres du Conseil Communautaire, les maires qui sont là aussi présents, il y a Mr Jean-Philippe Mas Maire de Cluses, Mr Frédéric Caul-Futy maire de Mont Saxonnex, il y en a d'autres je ne les vois pas tous, je ne vais pas tous les énumérer, Monsieur le maire d'Araches mon collègue Marc lochum. Comme vous le savez, cette concertation publique va durer jusqu'au 8 mars 2019. Que dire en préambule sur ce projet dont tout le monde a entendu parler, depuis maintenant plus de 20 ans, et soi dit en passant qui avait été inscrit à l'UTN de Flaine de 2003. Ce projet structurant, pas seulement pour la commune de Magland ou pour la station de Flaine, mais aussi pour la vallée et le Grand Massif, permettra à la commune de Magland d'être la porte d'entrée ouest au Grand Massif. Par leur soutien, l'Etat, la Région et le Département démontrent l'importance de cette nouvelle vision des accès à la montagne. Cet accès autrement que par la route, comme cela existe déjà chez nos voisins de la Savoie de la Suisse de l'Italie et un peu plus loin d'Autriche. Pour moi c'est la seule solution écologique [2-1] qui donne une réponse au réchauffement climatique.</p>

C'est un véritable enjeu économique et social à la fois pour la montagne et pour la vallée, puisqu'il va nous rapprocher encore plus.

En devenant la porte d'entrée ouest du Grand Massif, Magland va devoir repenser la circulation des véhicules dans sa traversée pour accéder à la gare de départ du Funiflaine. Nous avons d'ores et déjà, depuis pas mal de temps engagé des études pour organiser au mieux les flux de circulation et de stationnement.

Nous savons aussi que nous pouvons compter sur l'expertise du Département dans ce domaine pour nous accompagner car lui a beaucoup de spécialistes aussi dans ce domaine. Voilà ce que je voulais vous dire en préambule. Maintenant je vais céder la parole au Président Christian Monteil pour une présentation plus en détails du Funiflaine.

[2-1] [écologique à condition que le Funiflaine desserve le bassin de population des Carroz en plus de Flaine ; que la gare de Flaine soit centrale et que le coût d'exploitation soit raisonnable.

Bizarrement, la limitation du nombre de véhicules sur la route, en particulier les cars et les camions, ne concerne que Flaine et pas Les Carroz, alors que deux difficultés majeures de la route sont Les Voûtes de Balme et la traversée des Carroz. Enfin, il y a plus de véhicules qui vont aux Carroz qu'à Flaine.

Pour l'instant, le caractère écologique de ce projet, c'est du vent.]

Enregistrement Magland 3 -18h 13'39''

00 00

Christian Monteil

Ayons simplement une petite pensée pour mes prédécesseurs Conseillers Généraux à l'époque qui ont souhaité et voulu avec vous ici sur le terrain créer la station de Flaine. C'est ça notre histoire. Nous n'oublions pas, les élus et les acteurs, qui se sont mis ensemble pour opérer ce site fabuleux et formidable que nous pouvons utiliser et que nous fréquentons avec beaucoup de plaisir et de bonheur. 20 ans, 30 ans, 40 ans après. Pouvons-nous continuer, oui on pourrait le faire. On pourrait continuer à accéder par la route, on pourrait continuer à polluer avec des queues de voitures qui montent les unes après les autres et qui accèdent à la station. On pourrait prendre beaucoup de temps pour descendre le soir, on pourrait s'arrêter et même attendre que les secours emportent nos blessés dans des ambulances qui n'avancent pas, on pourrait continuer à laisser monter les camions et les camionnettes pour approvisionner la station, pour descendre les poubelles le soir ou le lendemain matin. Eh bien NON, nous avons voulu autre chose.

Nous avons voulu pour ce territoire de Haute Savoie, un territoire qui sera exemplaire en matière de développement et de respect de l'environnement, un sujet formidable et complètement en dehors des équipements traditionnels des stations.

Non ce n'est pas une **remontée mécanique supplémentaire [3-2]**, Non ce n'est pas un transport qui va vous permettre de faire l'omnibus dans la montagne. C'est un sujet qui va permettre d'enlever les voitures dans la montée, de prendre les gens dans la vallée, là où passent les autos bien évidemment, là où sont les transports collectifs avec le développement du Léman Express qui nous amènera les consommateurs à la journée depuis Genève et ailleurs. Nous voulons avoir un tracé direct, rapide et qui soit économique pour les utilisateurs, et c'est pourquoi nous avons choisi, un outil fabuleux où se rassemblent les financements de l'Etat, de la Région, du Départementale, de l'Europe même Mr le Sous-Préfet et des collectivités locales, un financement qui nous permette de vivre mieux dans cette station, dans ce Grand Massif et de faire de votre commune Mr le Maire le point d'appui, la planche d'appui, le rez-de-chaussée, comment qualifiera-t-on cet accès à la montagne, nous y avons mis beaucoup d'énergie, nous y avons mis beaucoup de passion, nous y avons mis des crédits qui sont votés dans l'ensemble des instances et ce soir nous avons envie de partager avec vous ce projet. Ce n'est pas le projet de tout le monde, on le sait, il peut être

contesté et ça c'est normal, mais nous avons envie de vous le présenter et d'écouter dans la mesure du possible les observations qui seront les vôtres pour pouvoir engager rapidement la suite, voilà. Et je crois qu'il faut que je passe la parole au représentant de la Région, puisque le Département a parlé, et je salue mon collègue Martial Saddier.

[3-2-] [Évite les bassins de population, ne passe pas aux Carroz, ne passe pas au coeur de Flaine. Le tronçon Pierre Carrée-Flaine est en grande majorité destiné aux skieurs. C'est une remontée mécanique !]

Enregistrement Magland 4-18h 16'24''

00

Martial Saddier

Bonsoir à toutes et à tous, merci à vous d'être venus aussi nombreux, je voudrais bien évidemment excuser le Président de la Région que je représente ce soir Laurent Wauquiez ainsi que Gilles Chabert qui est Conseiller Régional, qui a été longtemps, pendant 30 ans, Président des moniteurs de ski en France et qui est le Monsieur Montagne qui porte ce projet mais comme il ne peut pas suivre tous les dossiers et ils m'ont demandé de suivre plus particulièrement vous comprendrez le Funiflaine, voilà. La Région est partenaire de ce projet. Nous avons comme vient de vous le dire le Président du Département, à notre tour également, délibéré, et nous sommes engagés dans ce qui va vous être présenté, même si encore une fois nous sommes dans la phase de concertation.

Nous sommes d'abord dans un cadre légal, Mr le Sous-Préfet je voudrais rappeler qu'il y a à peu près 14 ans, dans la loi des Territoires Ruraux, nous avons enfin décidé le législateur d'inscrire le transport par câble dans la loi comme une priorité, et dans cette loi il y a 14 ans nous avons donc offert la possibilité, dans ce qu'on appelle un Contrat de Plan qui s'appelle le Contrat de Plan entre l'Etat et la Région et qui devrait s'appeler Etat, Région, Département, Mr le Président, parce que le Département finance beaucoup, eh bien le législateur a autorisé et même encouragé les collectivités locales à investir et donc à pouvoir monter des fonds dans le transport par câble. Pourquoi ? Parce que je le rappelle, la France est à l'origine du transport par câble et notamment de ce principe de partir du fond de vallée pour aller directement sur la montagne **au coeur des stations par l'accès le plus direct et le plus court [4.3]**, et la genèse de tout cela, c'est pour ceux qui connaissent, c'est l'ascenseur de Grenoble, c'est le premier transport par câble urbain au monde, depuis ça s'est développé dans beaucoup d'autres pays avec une société française et très peu en France.

C'est ce qu'a voulu le législateur, encore une fois, il y a un peu plus de 14 ans.

La Région depuis 3 ans s'est engagée très fortement dans ce principe en votant le principe de venir financer des Ascenseurs Valléens. Et nous avons pris une délibération qui est très précise, et nous avons à ce stade identifié 6 Ascenseurs Valléens dans les Alpes du nord : 1 en Isère, 5 en Savoie et 1 en Haute Savoie, où selon la délibération nous allons venir épauler les partenaires. La délibération rappelle que sur 5 ascenseurs, nous y allons à hauteur de 30% plafonné à 10 M€ et il y a une exception, eh bien c'est vous, c'est le Funiflaine, une exception parce que le projet est plus important qu'ailleurs et une exception parce qu'il y a un contexte avec le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve dont on a beaucoup parlé qui est particulier, eh bien ici la Région a décidé, compte tenu également de l'engagement exceptionnel, il ne l'a pas dit, mais de 25 M€, 25 M€ du Département, eh bien la Région a décidé de doubler la mise, c'est à dire qu'ici nous mettons 20 M€, là où sur les 5 autres Ascenseurs en Isère et en Savoie, nous mettons 10 M€. Voilà.

La Région est compétente en matière de transport collectif, la Région est compétente en matière de planification de politiques pour l'environnement, c'est pour cela que nous sommes partenaires et c'est pour cela que ce qui va vous être présenté, nous le travaillons depuis de nombreux mois, avec des enjeux autour de la gare de connexion, c'est une compétence de la Région, avec bien évidemment, Mr le Sous Préfet vous le rappellera, l'exigence de respecter les contraintes sur les risques naturels comment pourrait-il en être autrement et pour la Région un souci d'efficacité, le Funiflaine doit être l'occasion effectivement d'un multiusage,

nous aurons l'occasion de répondre à ces questions et d'éviter au maximum la reconstruction, notamment pour ne pas gêner la cuvette de Flaine, d'autres remontées mécaniques, c'est en ce sens que je vous le dis au nom de l'exécutif, de Laurent Wauquiez et de Gilles Chabert, Nous avons pris toute notre part à ce qui va vous être présenté ce soir, nous sommes comme l'a dit le président Monteil à votre écoute, à votre écoute, parce que il est encore possible, de prendre en considération ce qui va vous être dit ce soir, avant l'enquête publique, mais nous souhaitons, comme tous les gens qui sont à cette tribune, la réalisation de ce qui est probablement **le chantier le plus emblématique des Ascenseurs Valléens de notre pays.** [4-4]

[4-3] [Le projet le plus direct et le plus court n'est pas celui du Syndicat, c'est celui que nous soutenons. Pourquoi raconter des histoires comme cela ?]

[4-4] [Martial Saddier veut que le Funiflaine soit le chantier emblématique des Ascenseurs Valléens :

-Transport Public le plus écologique

-le moins de voitures sur la route,

-le moins de dégâts possibles au niveau du site,

-le plus direct et le plus rapide de la vallée à la station.

Ce n'est pas du tout ce qu'il présente dans son projet.

Le tracé que nous soutenons, le plus court, dessert depuis Magland 2 stations, Les Carroz et Flaine, maximise la clientèle (un vrai bassin de population, 2 Domaines Skiabiles), et protège Pierre Carrée.

Sans l'arrêt aux Carroz, la clientèle est insuffisante pour exploiter l'Ascenseur Valléen, les skieurs qui vont au Massif Partiel prendront leur voiture, le Funiflaine n'est pas Valléen car la branche Pierre Carrée-Flaine P1 est essentiellement une remontée pour skieurs, et les touristes de Flaine l'été garderont leur voiture pour se déplacer dans la commune d'Araches. La gare des Carroz permet de réguler la route de Flaine (section la plus difficile en hiver), avec un petit parking dissuasif aux Feux. Elle apporte la liaison les Carroz-Flaine tant attendue. par les habitants et les touristes]

Enregistrement Magland 5-18h 20'37''

00 00

Bruno Charlot, Sous-Préfet de Bonneville.

... Monsieur le Président du Département, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames Messieurs, juste quelques mots de ma part. J'ai l'honneur ce soir de représenter Mr Lambert, préfet de Haute Savoie. Vous l'avez rappelé Mr le Président du Département, moi je prends la suite d'une histoire en marche, les préfets précédents et les sous préfets précédents qui ont occupé mon poste étaient déjà engagés dans l'approche, dans la réflexion de ce dossier qui aboutit aujourd'hui.

Alors bien des pas ont été franchis, il en reste à franchir. Cette étape de concertation elle vise comme cela vient de vous être dit, à avoir un échange avec vous, on ne prétend pas détenir la vérité, l'idée est ce soir de vous faire l'état des lieux, voilà où nous en sommes dans les choix qui seront envisagés, dont certains sont bien engagés, car ils semblent avoir été les plus raisonnables au regard d'autres propositions, d'autres projets qui ont été étudiés aussi. Ce soir c'est tout l'enjeu : vous les présenter. Ecoutez en écho ce que vous aurez à nous confier. Alors l'Etat est bien sûr partenaire financier, ça a été dit, mais il sera par la force des choses aussi un partenaire critique dans l'accompagnement de l'ensemble des procédures car on est là dans un site qui est extrêmement contraint et techniquement difficile, **le respect de l'environnement est une considération avec laquelle il n'est pas question de tergiverser**, il en est de même pour les risques naturels, bref on est en montagne et on est en plus dans la vallée de l'Arve. Cela a été dit, l'impact de ce projet au regard de la protection de l'atmosphère est loin d'être négligeable, c'est un des critères aussi qui ont contribué à pousser ce dossier là, à l'époque que nous vivons. Voilà, moi je ne veux pas faire plus long à ce stade, c'est bien volontiers que je vous écouterai un peu plus tard en tentant de répondre

à vos questions éventuelles. Merci..[5-5]

[5-5] [important, il faut respecter l'environnement, on ne rase pas Pierre Carrée, donc pas de gare à Pierre Carrée. On ne refuse pas le passage par le P3 (en zone rouge mais en un lieu sans avalanches répertoriées) avec un tracé qui dessert le public, pour un tracé avec un pylône sur un terrain avalancheux répertorié 5 fois dans le PPRNa, et qui ne dessert pas le public.]

Enregistrement Magland 6 -18h 22'48''

00 00

Gilbert Catala, Président de la Communauté de Communes Cluses Arve et Montagne.
Moi je vais, c'est sûr, en tant que Président je pourrais vous parler d'attractivité, d'attractivité de territoire, mais tout le monde l'a compris, c'est un enjeu de plus de 40 ans bientôt et de travaux à la clé, par rapport àje vais simplement vous dire ce que je ressens ce soir en terme d'attractivité et de développement durable. Ce que j'attends de ce joyau, je dirais, ce que j'attends c'est éviter de voir monter chaque matin, vous avez compris, des camions, on parle sans arrêt en termes de pollution, des Euro1, des Euro2, des Euro3, c'est d'abord un Funiflaine qui non seulement puisse être un transporteur, mais qui puisse être un transporteur aussi de services et de marchandises, voilà ce qu'on attend au niveau de ceci. Attractivité oui de notre territoire mais je dirais à une participation, qu'on a trouvé aussi pour nous conséquente, puisque la Communauté de Commune dont je fais partie est partenaire pour un montant de 4 M€. C'est quelque chose réellement qui va nous changer l'avenir, qui va nous développer un petit peu notre territoire, et réellement va nous réunir. Aujourd'hui c'est pas possible, on peut pas monter encore en 45 mn, c'est fini, toutes ces voitures, tous ces camions, tous ces transits, c'est terminé pour nous et dès que l'on peut raccourcir les circuits, dès que l'on peut raccorder un petit peu la population, raccorder les habitants, on aura gagné, on aura gagné au niveau de ce projet, voilà ce que je voulais tout simplement vous dire ce soir et répondre ensuite à vos questions sur cet environnement et cet enjeu du développement. [6-6]

[6-6] [Gilbert Catala apporte un soutien politique au projet Funiflaine, à ses objectifs, mais sans dire quoi que ce soit sur les choix du Syndicat, ou qui pourrait nous donner confiance en la cohérence du projet, donc sur l'enjeu.]

Enregistrement Magland 7- 18h 25'46''

00 00

Présentation Technique

Mr Hugues Viard et Mr Fabien Adidal de Ingerop et de la société ERIC vont vous expliquer le projet par le coté technique.

Pour les aspects techniques du projet :

D 'abord pourquoi le choix du transport par câble. C'est un système qui est vertueux, pas d'émission de CO2 sur site, pas d'émission de gaz polluant sur site, et puis aussi une emprise au sol qui est très réduite, c'est un système qui est aussi adapté au territoire, qui permet de franchir les déclivités qui séparent Magland des Carroz et de Flaine et c'est un système qui permet aussi d'offrir des capacités de transport adaptées à la demande, et finalement c'est un système qui est fiable et qui est optimal en terme de temps de parcours. Sur la technologie qui a été retenue, la technologie retenue, c'est le téléphérique débrayable 3S, 3S pour 3 câbles : 2 câbles qui sont porteurs qui sont comparables à des rails de chemin de fer, et 1 câble tracteur qui entraîne les véhicules en mouvement. C'est un système qui a de nombreux avantages, qui est mis en service dans les Alpes Françaises à Val d'Isère et à Avoriaz par exemple, une technologie qui permet de grands franchissements, c'est à dire de grandes distances parcourues sans pylône intermédiaire, une faible consommation d'énergie grâce à peu de frottements et des vitesses en ligne élevées. un confort important pour les usagers, de par l'absence de vibrations en ligne et aussi par des grandes cabines, on a

environ 35 personnes par cabine, ce sont des cabines spacieuses et accessibles à tous, une stabilité au vent, c'est un système qui peut être exploité par période de vent important, des débits comme j'ai dit tout à l'heure très importants, ce système est la technologie câble qui permet les débits les plus importants, jusqu'à 5000 personnes/heure et par direction pour la technologie et pour le projet un dimensionnement à 2000 personnes/heure et par sens. Finalement l'exploitation peut être précise, adaptée aux périodes de la journée et aux périodes de l'année et un transport de fret possible également.

Sur la présentation du tracé, vous avez vu déjà dans le film et puis dans les documentations de la concertation qui sont à votre disposition, il y a 3 stations qui sont envisagées, une sur la vallée au niveau de Bellegarde dans la commune de Magland, et une station intermédiaire au col de Pierre Carrée pour rejoindre enfin Flaine au coeur de la station de Flaine. le temps de parcours est d'environ 19 mn entre le bas et le haut et un temps de parcours intermédiaire de 14min entre la vallée et Pierre Carrée.

L'idée c'est d'avoir une cabine qui viendrait prendre les passagers toutes les minutes, donc avec un temps d'attente très faible pour l'ensemble des usagers, une longueur totale de 5,5 km de long, avec une dénivellation de l'ordre de 1360 m en positif, et comme l'a dit tout à l'heure Fabien, 35 personnes par cabines avec une quarantaine de cabines qui sont prévues à ce stade. [7-7]

Sur les avantages du tracé donc :

-un pôle d'échange à Magland [7-8] qui permettra d'échanger les voyageurs entre la gare ferroviaire notamment, le transport par câble, mais aussi un parking qui sera aménagé à proximité de la gare du transport par câble pour permettre les échanges les plus simples possible pour l'ensemble des usagers avec également une zone d'accès pour les cars et les bus.

-au niveau du parking P1 de Flaine [7-9] , c'est à dire dans le sud de Flaine, pour limiter les risques naturels, et **limiter les survols [7-10]**,

-également dans l'axe du tracé, l'idée c'est aussi d'avoir une station intermédiaire au col de Pierre Carrée [7-11] qui vise à faire déjà **un nouveau point d'entrée sur le Grand Massif [7-12]** le Domaine Skiable, un bon moyen d'évacuation pour la station de Flaine également et puis un accès pour les habitants du hameau qui se situerait du coup juste en dessous de la station. Enfin la desserte du 27ème bataillon de chasseurs alpins qui est située au col.

-et enfin dans les usages souhaités comme Laurent Wauquiez, Mrs les élus, il y a bien entendu le transport de personnes au quotidien dans l'aspect Ascenseur Valléen [7-13], il y a l'aspect dynamisme touristique, il y a également tout ce qui est rapatriement des blessés, évacuation sanitaire etc, et tout l'aspect logistique, l'idée étant de travailler sur les modalités qu'on pourrait ouvrir pour mettre du fret dans ces cabines ou dans des cabines spécifiques à la fois pour des bagages, les produits de la blanchisserie mais également pour redescendre les déchets de la station.

[7-7] les problèmes que pose ce tracé ne sont pas évoqués.

-Type de transport par câble : le 3S est magnifique, mais nous est surdimensionné : ses gares sont monstrueuses : la gare double a 100m de long, 45m de large, 30 à 40m de haut (dimensions de la seule gare qui existe à Stubai Gletcher dans le Tyrol). Avec les autres aménagements prévus, compte tenu du relief, c'est raser toute la partie de Pierre Carrée entre le col et le club house du golf.

-Nous nous interrogeons sur l'approche du Syndicat sur la technologie, il y a des évolutions techniques qui seraient peut-être mieux adaptées et moins chères, même si c'est moins grandiose.

-Le Funiflaine n'a pas une clientèle suffisante pour justifier la construction de l'appareil projeté, et ne pourra pas couvrir les frais de gros entretien. Ce devra être financé par le Domaine Skiable, ce qui n'est pas sain pour un Transport Public.

[7-8] La gare du Funiflaine à Magland n'est pas un modèle du genre !

-La gare SNCF est éloignée de la gare du Funiflaine, il faut donc des navettes (rupture de charge), et les TGV de double longueur ne peuvent pas s'y arrêter car la gare est trop courte..

-La commune manque de place pour les aménagements nécessaires ou souhaitables.

-La circulation automobile y est difficile.

[7-9]-La gare d'arrivée sur le parking P1 est excentrée par rapport au centre de Flaine. Une navette est indispensable, et le Syndicat prévoit de gérer l'accès à Flaine avec des navettes à partir des 2 gares de Pierre Carrée et P1, gares toutes deux excentrées. Le Funiflaine entrainera une augmentation importante des navettes avec leur pollution et leur coût. La gare du P1 n'a de sens que pour le ski.

[7-10]-Limite effectivement les survols sauf le dépôt d'explosifs de Flaine, pas facile à déplacer (il faut un nouvel emplacement très à l'écart.)]

[7-11]-La gare de Pierre Carrée est un véritable contre-exemple

-Population de quelques dizaines de personnes, ridicule pour un Transport Public !

-Disparition d'un site magnifique, d'un golf de qualité, l'hiver d'une piste ski de fond dont l'enneigement est assuré, des chemins de promenades pédestres ou raquettes, de la luge. C'est le seul endroit à Flaine où on peut pratiquer ces activités, interdites sur les domaines skiables alpins de la commune.

-Avec le Funiflaine, on ne pourra plus faire que du ski alpin et rien d'autre à Flaine. Les membres d'une famille ne pratiquent pas tous les mêmes activités, il est aberrant de ne plus pouvoir profiter de la montagne hors le ski alpin, c'est une aberration touristique. Raser Pierre Carrée pour y faire des constructions et y implanter un domaine skiable est un non sens écologique.

-Dire que pour la liaison du Domaine Skiable de Flaine au Massif Partiel, on n'a pas le choix du chemin, est faux. La seule vraie solution est de faire une liaison Flaine-les Carroz, directe et pratique avec le Funiflaine, elle est praticable par tout le monde par tous les temps.

La branche Pierre Carrée-Flaine P1 est un non sens

-Ce n'est pas un Transport Public, c'est une remontée mécanique pour skieurs. Les habitants du hameau devront toujours prendre les navettes, le hameau est trop loin de Pierre Carrée (surtout en dénivélé, il faudrait un ou deux ascenseurs).

[7-12] Ce nouveau point d'entrée est une extension de Domaine Skiable, puisque ce point n'est pas dans un Domaine Skiable. Ce n'est pas le rôle d'un Ascenseur Valléen, et il faut laisser de la place aux autres activités hivernales et estivales.

[7-13] Le transport au quotidien suppose un vrai bassin de population. Ce n'est pas le cas.

2.2 Echanges

Enregistrement Magland 8- 18h 31'03''

Organisateur : Les Associations ont une proposition, et Mr le Président a souhaité qu'ils le fassent dans la continuité de la présentation faite par le Syndicat Funiflaine.

Régis Lardennois, au nom de l'Association Flainoise, et des Amoureux des Carroz.

Je vais présenter notre vision sur le projet. D'abord je pense que le trajet actuel en bleu, c'est aussi le résultat d'une histoire et de nombreuses péripéties, et qu'on ne s'est pas forcément posé les bonnes questions au bon moment.

J'ai eu 40 ans de carrière en tant que Transport Public, la première question que je me suis posée, c'est pourquoi on ne passait pas aux Carroz, zone d'urbanisation importante, dans un Transport Public on fait toujours des pieds et des mains pour passer là où il y a du monde, et là ce n'est pas le cas. Je me suis rendu compte, en fait après avoir travaillé un peu, qu'on pouvait parfaitement passer aux Carroz en tant que station intermédiaire et arriver à Flaine sur le parking P3, et que c'est un tracé qui avait des avantages importants.

On m'a déjà objecté le fait que c'est un détour et que cela rallongeait, eh bien non, c'est faux,

cela raccourcit le trajet, donc là c'est vraiment la première fois, pour moi c'est renversant, la première fois qu'on fait un détour sur un Transport Public pour éviter de passer par une zone urbanisée. Moi j'ai toujours vu le contraire dans ma carrière.

Ensuite, il y a d'autres sujets, par exemple les gens qui travaillent, pour moi c'est important la liaison entre Les Carroz et Flaine, il y a 600 personnes qui vont tous les jours, il y a des gens qui travaillent aux Carroz et qui habitent dans la vallée, et puis l'inverse, donc pour moi il y a des éléments très importants sur ce trajet. Par ailleurs, nous on n'est pas du tout convaincus par les arguments qui ont été donnés en fonction de l'utilisation de Pierre Carrée pour mettre une station intermédiaire, pour moi une station intermédiaire sur un 3S, le 3S c'est un TGV, on ne s'arrête pas comme cela, on ne met pas une gare pour un trafic assez faible, pour moi c'est quelque chose qui justifie au moins des milliers de lits, peut-être 5000 lits, on en est vraiment très très loin, les Chasseurs Alpains n'en parlons pas ils sont quelques dizaines, la desserte du Hameau, je n'ai pas bien compris ce que c'était, pour moi c'est une desserte à skis qui va couvrir quelques centaines de personnes, pour moi cela n'est pas ce qui justifie une station intermédiaire.

2'31

Sur le fait d'avoir une évacuation de secours depuis Flaine vers le Grand Massif, on arrive aux Carroz au lieu d'arriver à Pierre Carrée, pour moi c'est mieux, donc je vois vraiment beaucoup d'avantages.

Changement de diapo.

Là je regarde, c'est un plan en perspective de Flaine, ici le parking P1 ou on prévoit l'arrivée de la gare dans le projet actuel, c'est un point qui est vraiment totalement décentré au niveau de la station. Si on veut monter au Forum, il y a à peu près 35m de dénivellée, on me dit qu'ici il y a un ascenseur public qui sera réalisé ici au niveau du projet MGM, il faudra déjà faire 300m à pieds, monter, et refaire 200 ou 300m pour arriver dans la zone commerciale du forum, sinon ce sera des navettes.

Pour moi, pour les piétons ce n'est pas terrible. Ici au parking P3, dans la mesure où on fait un ascenseur qui permet de redescendre sur la voirie de Flaine Forêt, là pour moi c'est le rêve, sachant qu'il y a là des ascenseurs n°1 et n°2, pour des gens qui sont peu chargés, un sac à dos ou une valise, ils pourront aller à pieds depuis Aldebaran, extrémité du Forum, jusqu'à au moins les Terrasses d'Eos, sinon Hélios, cela couvre 80 ou 90 % des lits de la station. Alors après, il y aura des navettes pour desservir le haut, sûrement pas si on exploite Hors Saison, alors que là on peut vraiment faire cela sans navettes, donc vraiment cela n'a pour moi que des avantages. Pour moi les inconvénients de passer par le P3 c'est que c'est une zone avalancheuse, c'est vrai, le P1 également, et le règlement du risque, c'est le règlement B, c'est le même règlement qui s'applique dans le Plan de Prévention des Risques en fonction des zones, pour moi à la montagne, un peu partout il peut y avoir des avalanches.

[7-14]

4'28

Là c'est la vision ski, l'arrivée à skis sur le parking P3, là c'est la gare ici, c'est une zone où on peut déjà se balader à skis si on en a envie, il y a plutôt des voitures en ce moment, ici on peut prendre le télésiège des Gérats, on redescend par Aiguemarine, Baudroie jusqu'au Bissac, ici il y a plusieurs pistes qui descendent jusqu'au DMC et aux autres grandes remontées de Flaine. Au retour, on peut facilement revenir directement à Flaine Forêt ou prendre le Télébenne, et là ici c'est un très gros avantage au niveau des clients, c'est qu'ils arrivent à un point où ils peuvent choisir le type de transport qu'ils vont utiliser pour revenir, ils peuvent voir si le TS des Grands Vans fonctionne où s'il est arrêté, s'il y a une heure de queue, et là ils choisissent, ils prennent très librement le TK de la Forêt, et ils arrivent à la gare. Ce TK de la Forêt, son dimensionnement est assez faible, c'est un 900 passagers/h, cela veut dire que si le Funiflaine a beaucoup de clients il faudra augmenter la capacité, mais de toute façon ici on peut aller à pied jusque là, cela fait 300m, et reprendre l'ascenseur.

5'50

Il nous manque encore beaucoup d'éléments pour être convaincus au plan économique, l'estimation de la clientèle, le débit, j'ai vu que ce n'est pas 5000 mais peut-être 2000 passagers/h,

[7-14] [La vision par les associations de la réglementation sur les risques d'avalanche était encore sommaire, nous nous sommes rattrapés dans les deux réunions suivantes, la conclusion est la même. Voir les restitutions correspondantes.]

Christian Monteil

Je voudrais simplement demander à Martial ou au Maire des Carroz s'ils ont quelque chose à rajouter.

Cette intervention, nous l'avons souhaitée, car elle est normale et logique.

Cette intervention présente un projet qui est différent de celui que nous avons étudié, et que nous défendons, mais nous sommes à l'écoute, moi j'ai envie de contester 2 ou 3 choses : la première, c'est le tracé raccourci. Bon en matière de géométrie, ce n'est pas bon, il y a un trajet du point A au point B, le trajet le plus court est celui, compte-tenu du point de départ et du **point d'arrivée [8-15]**, c'est celui que nous avons imaginé. Vous pouvez ne pas être d'accord et vous pourrez contester.

Ensuite, le nombre de travailleurs qui vont utiliser la remontée depuis Les Carroz, vous nous avez annoncé un chiffre, on nous a annoncé un autre qui est beaucoup plus bas, en fait la réalité elle est complètement différente de ce que vous annoncez, le Maire des Carroz pourra nous en parler tout à l'heure.

Enfin, vous avez d'un revers de la main repoussé l'intérêt des Chasseurs Alpains, j'ai rencontré récemment et je répète à nouveau l'intérêt que les Chasseurs Alpains manifestent auprès de l'installation, avec la halte à Pierre Carrée.

Enfin, lorsqu'on me parle, moi en tant qu'élu, et je suis élu, et je suis responsable, d'accord, lorsqu'on me parle d'une zone avalancheuse cela me fait peur, lorsqu'on me parle d'une zone inondable, cela me fait peur aussi, et ici on a les deux sujets. La zone inondable en bas on va trouver une formule, la zone avalancheuse en haut on a une autre formule. Voilà, donc tout n'est pas aussi simple que cela. J'ai entendu vos observations, on ne va pas continuer à échanger, je ne sais pas si Martial ou le Maire d'Arâches

[8-15] [Pour Christian Monteil, l'objectif est d'arriver au parking P1, point excentré, notre objectif à nous est d'arriver au plus près du centre station, c'est le P3, et c'est plus court]

8'22"

Martial Saddier

Quelques mots d'abord. Merci d'avoir travaillé, d'avoir contribué, d'abord quelques remarques.

Je voudrais revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure, nous ne construisons pas une remontée mécanique [*si c'est une remontée mécanique*]. Cet appareil n'est pas une remontée mécanique [*si c'est une remontée mécanique*], c'est un Ascenseur Valléen [*non ce n'est pas un Ascenseur Valléen*]. Cela ressemble à une remontée mécanique, sauf que sur le plan de son statut ce n'est pas une remontée mécanique [8-16]. Vous avez aujourd'hui, je dis cela sous le couvert de Mr le Sous-Préfet, lorsque historiquement, dans les années 1970, 1980 quand les stations de ski ont été faites, même pour renouveler un télésiège existant en zone avalanche, et par définition quand on est au bord des pistes on a des avalanches, je peux vous dire que c'est coton. Aujourd'hui, il n'est plus possible de créer même une remontée mécanique dans des zones d'avalanche. Et en ce qui concerne ce statut, qui est un statut de route, en fait, c'est l'équivalent d'une route, cet Ascenseur Valléen, ce n'est pas possible de ne pas respecter ce qu'on appelle, je m'excuse pour ce charabia, Mesdames et Messieurs, ce qu'on appelle les PPRN, c'est à dire ce qu'on appelle les Plans de Protection des Risques Naturels. J'ai bien pris soin dans mon introduction tout à l'heure, de dire qu'il y avait des contraintes très très fortes, le Président vient de la dire, nous en avons deux, il y a les risques inondation en fond de vallée, le fond de vallée est soumis plutôt à des risques d'inondation, et il y a les risques d'avalanche en haut. Et dans ce qui nous a été présenté, encore une fois je vous remercie d'avoir travaillé, le P3, la gare d'arrivée telle que vous la proposez, elle est juste en zone rouge, Mesdames et Messieurs, du PPR avalanche [*Mr Saddier omet de dire que le tracé du Syndicat passe par une zone avalancheuse répertoriée 5 fois dans le PPRNa*]. Et donc aujourd'hui,

le statut même de l'appareil que nous proposons n'est pas compatible avec les risques naturels du PPR de la commune **[Appliquons le règlement Xa, les Services Publics y sont traités]. [8-17]**

Deuxième remarque, ce que nous souhaitons de l'investissement, et c'est l'objet du tracé que nous proposons, avec la gare intermédiaire, c'est qu'on règle définitivement et d'une pierre d'un coup, tous les enjeux qu'il y a dans la fameuse cuvette de Flaine. D'abord, pour toutes celles et ceux qui connaissent, quand vous arrivez au col de Pierre Carrée, on a un paysage extraordinaire avec toute la cuvette. Et ce que nous proposons, il n'y a pas de pylône **[il y aura un grand pylône devant Hélios]**, il y aura juste deux câbles, qui sont quasiment transparents et qu'on ne voit pas, et qui avec l'existence de la gare intermédiaire au col nous permet par gravité, de desservir l'ensemble des habitations de Flaine **[pour les skieurs]**, et vont donc éviter une autre remontée mécanique, ça c'est très important, nous y sommes très attachés, et va éviter beaucoup de bus, beaucoup d'alternatives par bus **[c'est vrai aussi pour notre tracé, mais le projet du Syndicat nécessite beaucoup plus de navettes]**, d'où le bilan carbone que nous proposons sur cette affaire. Et puis enfin vous le savez pour ceux qui connaissent bien Flaine, la seule possibilité de sortir pour relier l'ensemble du Grand Massif, pas que Les Carroz, c'est Les Grands Vans.

Il est déjà arrivé quand il y a un problème sur Les Grands Vans, pour une raison ou pour une autre, il y a plusieurs milliers de personnes, la proposition que nous faisons a intégré aussi, qu'avec cette gare intermédiaire et la proposition que nous faisons, nous réglons aussi la problématique d'offrir une alternative pour la sortie de Flaine, non pas seulement vers Les Carroz, puisqu'elle sort vers Les Carroz, mais également c'est très important vers le reste du Grand Massif, c'est à dire Samoëns et Morillon **[Pourquoi faire compliqué quand on peut faire très simple. Faisons une liaison directe et rapide Les Feux-Flaine P3]. [8-18]**

[8-16] [Nous nous répétons, le projet du Syndicat n'est pas un Ascenseur Valléen, n'est pas un Transport Public, nous avons déjà dit pourquoi.]

[8-17] [Au plan des risques d'avalanches, nous demandons juste que soit appliqué strictement le règlement Xa du PPRNa qui a force de loi, à partir d'informations exactes.

Il exprime que des dérogations peuvent être accordées aux infrastructures de Service Public (donc les Transports Publics), sous réserve que :

il n'existe pas d'autre tracé possible (pour nous le P1 ne fait pas l'affaire, un tracé de Transport Public qui ne dessert pas de population concernée, et avec une gare excentrée à Flaine, c'est ridicule),

-que soit déposé un dossier d'aménagement assurant une protection contre une avalanche éventuelle sur le P3 (il n'y en a jamais eu à cet endroit du P3). Nous sommes confiants dans l'aboutissement du projet, on sait sécuriser des constructions.

Nous demandons aussi que ce règlement s'applique au projet du Syndicat, qui nécessite, selon nos analyses, la construction d'un pylône dans une zone d'avalanches récurrentes particulièrement destructrices.]

[8-18] [Le tracé vers le parking P3 est sans conteste plus court que celui du Syndicat, pour une arrivée plus centrale à Flaine. Dire l'inverse est de la mauvaise foi pure et simple.

Nous contestons qu'il n'y ait pas de pylône entre Pierre Carrée et Flaine, en raison du relief (il y a une bosse au milieu).

On ne verra peut-être pas les câbles, mais on verra les cabines.

Pour la préservation du paysage, il faudrait une technologie moins géante que le 3S.

En cas d'urgence climatique, les remontées qui devraient être prises depuis Pierre Carrée pour regagner Les Carroz, Morillon ou Samoëns risquent d'être arrêtées, comme le TS des Grands Vans. Il vaut mieux arriver aux Carroz avec une possibilité d'hébergement d'urgence.]

[Ce discours est une véritable entreprise de désinformation de la part du Syndicat.

Le Funiflaine ne sert à rien et ne doit pas être réalisé s'il ne dessert pas Les Carroz et si la gare de Flaine ne permet pas d'arriver au Forum sans navettes. Nous sommes ouverts à toute autre solution technique, mais sinon nous nous opposerons au projet, et serons soutenus par la population.]

11'34

Marc lochum

Simplement 2 mots car je me sens directement concerné, en tant que maire des Carroz, et si je ne réponds pas, ce serait, voila...

Mon cher Président, Mesdames et Messieurs, bien évidemment, regarder ce tracé qui a été proposé, si tel était le cas nous l'aurions depuis longtemps mis dans le cadre du PLU que nous sommes en train de réviser, voilà 5 ans que nous faisons ce PLU, voilà 5 ans que nous avons fléchi le tracé qui a été présenté tout à l'heure, [8-19] bien évidemment nous serions vraiment en retard si d'aventure nous avons totalement omis de passer par Les Carroz au sens de dire, je m'arrête aux Feux. Les Feux est un endroit qui ne correspond à rien au niveau de la collectivité [8-20],

-premièrement pas de maîtrise de terrain [8-21],

-deuxièmement nous sommes en sortie des Carroz, il n'y a aucun parking, autant dire qu'il faudra investir énormément d'argent pour créer du stationnement [8-22],

-il y a une rupture de charge par rapport aux clients qui éventuellement resteraient aux Carroz pour ensuite aller skier sur le Domaine [8-23],

donc autant d'éléments en fait qui mis bout à bout, ne permettent surtout pas de considérer que cette zone est une zone stratégique [8-24], surtout pas, par contre, et je pense que le Député Martial Saddier vient de le dire ainsi que le Président Christian Monteil, un élément tout à fait fort, lorsque nous arrivons au col de Pierre Carrée, bien évidemment nous descendons sur Flaine, et bien évidemment avec Pascal Tournier, avec Adrien Dauvé, les responsables du Grand Massif en matière de Remontées Mécaniques, qu'est-ce que nous avons analysé? Nous avons analysé l'opportunité exceptionnelle de réaliser une piste de ski qui va descendre du col de Pierre Carrée pour aller sur Les Molliets Carroz 1500 [8-25]. Vous connaissez tous Carroz 1500, ce sont deux grosses remontées mécaniques, une qui part sur Cupoire direction Morillon, une qui part sur la Tête des Saix pour desservir Morillon Samoëns et entre autres Les Carroz et également Flaine. Bien évidemment, à partir du moment où nous prenons conscience qu'une piste de ski descendra sur Carroz 1500, nous serons tous ravis de constater que nous avons fléchi une remontée mécanique qui partira de Carroz 1500 pour remonter prendre le Funiflaine. Cela veut donc dire que tous ceux et celles qui viendront de Morillon, de Samoëns, des Carroz, tous ceux et celles dans l'autre sens, qui partiront de Flaine, pourront sans aucun problème, soit prendre la piste, soit prendre ce télécabine qu'on viendra compléter, pour faire en sorte de coupler le col de Pierre Carrée. Et là, la définition très forte qui a été donnée tout à l'heure : 1 nous allons desservir Flaine, et 2 nous allons desservir le Grand Massif, avec une remontée mécanique que tout le monde attendra, et qui viendra compléter ce tas de spaghetti. [8-26]

Cela veut donc dire, je résume et j'en aurai terminé, l'avenir de la station des Carroz, c'est bien sûr Carroz Village, et c'est Carroz 1500, et là ce sera la plaque tournante, ou le stationnement est déjà organisé, les remontées mécaniques sont déjà organisées, et nous pourrons sans aucun problème, au départ des Carroz, faire en sorte que les quelques personnes qui vont travailler sur Flaine [8-27], prennent les navettes hybrides que nous sommes en train d'organiser, pour les amener aux Molliets, et faire en sorte qu'une liaison facile et responsable. Et là cela prend toute sa définition, avec une seule dépense qui est la création d'une remontée mécanique nouvelle, grosso modo en ce qui me concerne, ce serait une enveloppe de l'ordre de 7 à 8 M€, pris en charge par la station des Carroz [dont les finances sont calamiteuses], au travers de sa société de remontées mécaniques. Et c'est la raison pour laquelle, on n'a pas du tout voulu suivre sur l'idée d'arrêter aux Feux, qui était en inflation financière beaucoup trop forte, sans avoir de résultat positif.

[8-19] [Cela fait 5 ans que le tracé par Pierre Carrée est fléchi. Pourtant le magazine Haute Savoie Mag 172 de novembre-décembre 2018 nomme le tracé « Funiflaine Magland/Les Carroz/Flaine ». Pierre Carrée n'est pas aux Carroz et tous les habitants d'Arâches le savent. Est ce pour tromper leur vigilance. Ils veulent seulement que le Funiflaine desserve les Carroz dans l'intérêt de la commune et du projet Funiflaine.

La desserte des Carroz était également dans les engagements électoraux de Marc lochum.]

[8-20] [C'est tout le contraire : Les Feux sont un lieu tellement intéressant que Mr le Maire y vend des terrains communaux et délivre des permis de construire tant que c'est possible, avant le nouveau PLU (retardé pour cela) ! Ce lieu est important pour le Funiflaine parce que le tracé depuis Bellegarde est sans survol, il est proche du centre des Carroz, est desservi par des navettes, enfin on y est skis aux pieds : le skieur prend la piste des servages et le raccord TC, puis le TC de la Kedeuze, c'est simple. Avec l'argent du TC les Molliets-Pierre Carrée projeté, on peut doubler le TC de la Kedeuze si celui-ci est saturé.]

Temps de trajet approximatif en navette, avec 5 min. d'attente :

-Pierre Carrée - Flaine Forum 10 à 15 min

-Les Feux - Centre des Carroz : 10 à 15 min également.]

[8-21] [La zone proposée aux Feux est une propriété communale. Problème : le maire ne veut pas y faire une gare de Funiflaine.]

Elle est dans le Domaine skiable des Carroz, on y est skis aux pieds.

Elle est utilisable par les piétons, avec les navettes des Carroz qui s'arrêtent déjà tout près.

Les actifs de Flaine venant des Carroz sont des centaines. Avec le projet de Marc lochum, ils continueront à prendre leur voiture en raison du périple : *navette pour les Molliets– nouveau TC vers Pierre Carrée – Funiflaine - navette pour le centre de Flaine avec 3 ruptures de charge.*]

[8-22] [C'est moins cher que de raser Pierre Carrée !! Aucun parking n'est prévu à Pierre Carrée, et seul un petit parking est nécessaire aux Feux.]

[8-23] [Les passagers qui descendront du Funiflaine sont skis aux pieds dans le Domaine Skiable des Carroz. Ils n'auront pas besoin de prendre de navette pour aller aux Molliets !

Ils peuvent aussi se rendre dans le centre des Carroz en navette.

Noter aussi qu'en cas de mauvais temps, les skieurs évacués de Flaine sont dans une zone habitée et n'ont pas à prendre d'autre remontée mécanique.

La différence est que depuis Magland le skieur atteint le domaine skiable en 7min. pour Les Feux contre 19 mn pour Flaine P1 via Pierre Carrée et que le retour aux Carroz ou à Magland est assuré par n'importe quel temps. Succès assuré avec l'arrêt aux Feux. Les voitures des skieurs de la vallée ne traversent plus Les Carroz, finis les embouteillages, ça c'est vraiment écologique]

[8-24] [Les Feux sont véritablement une zone stratégique : pour accéder au domaine skiable il faut 19 min par Pierre Carrée, et 7min seulement par les Feux. C'est le meilleur moyen de convaincre les skieurs de la vallée de monter en Funiflaine : 7 min au lieu de 19 mn , Funiflaine vendra alors plus de billets, ça dégagera la route de Balme et le centre des Carroz, enfin on ne détruit pas Pierre Carrée. C'est véritablement la zone stratégique]

[8-25] [Nous donnons dans le dossier comme référence de la préoccupation de la commune en termes d'écologie une photo de la piste Portet reprofilée vers 2016. Nous pensons que dans le cas du Funiflaine, si la piste passe en aval de la route départementale, c'est le pire sur le plan écologique avec la traversée de zones humides et de falaises !. Si la piste passe en amont de la route, il faut prendre le TS du Lac pour regagner la piste Portet pour aller aux Molliets, et c'est plus long.]

[8-26] [Tous ceci n'a aucun poids surtout écologique au regard des 7 min pour atteindre le domaine skiable et protéger Pierre Carrée. « Cela ajoutera encore un spaghetti »]

[8-27] [Dans le dossier UTN du golf des Carroz, il est indiqué qu'il y a à Flaine 185 places de parking réservées aux saisonniers. Les pendulaires sont plus nombreux, pas tous saisonniers :

- 120 de GMDS (sur 200 employés en hiver)

- environ 100 moniteurs de ski sur un total de 170 à 180 (ESF, ESI, Indépendants).

- des employés (ou propriétaires) de commerces, du SIF, de l'OT.

En tout cas plus de 300 personnes, cela ne représente pas que quelques personnes, environ 10

fois les Chasseurs Alpins dont on fait grand cas, et les pendulaires font le trajet tous les jours.

C'est cohérent avec le chiffre de 250 saisonniers donné par Marc lochum à la réunion des Carroz, il faut ajouter les non saisonniers.]

Désinformation encore !]

Enregistrement Magland 9 -18h 47'39''

00 00

question. Bonjour, je m'appelle Rodolphe Maillan, je suis Maglanchard, je pose ma question au titre d'habitant, je suis aussi skieur. Evidemment le projet m'intéresse et puis j'ai une grande confiance pour tous ces aménagements et remontées mécaniques. Ce qui m'inquiète beaucoup, c'est le nombre de véhicules qui va circuler dans Magland, quand on sait déjà comme c'est compliqué la semaine, comme c'est compliqué pendant les vacances scolaires, ne serait ce qu'avec les gens qui arrivent de Sallanches, qui descendent des Carroz etc, je suis étonné de ne pas voir l'ATMB ici parce qu'il me semble que l'autoroute aurait un rôle à jouer pour contourner Magland, peut-être faire un échangeur entre Bellegarde et puis La Grangeat parce que je me demande comment le samedi matin je vais pouvoir acheter ma baguette en toute tranquillité. Je n'habite pas au centre, j'ai la chance d'habiter plus près de l'Arve, mais je me demande comment les gens du centre qui sont déjà malmenés vont vivre ça.

Question Bonjour, Pierrette Messu , j'habite à 200m du départ du Funiflaine.

Après les travaux, j'aimerais savoir quelles sont les nuisances sonores que ça va générer parce que je suis montée au DMC à Flaine, je suis allée au désert de Platé ça fait un bruit infernal, et je me dis, moi à 200m avec le sens du vent, je suis dedans...

autre question

Eric Bastard. Bonjour, déjà j'aimerais une réponse à la question de Monsieur, ce serait pas mal, et l'autre question aussi, quelles seraient les retombées économiques que Magland pourrait avoir sachant que l'investissement est à peu près de 3,5 M€, savoir ce que va rapporter à Magland ce Funiflaine.

02 10

Bonjour, Louis Gauthier, Directeur de l'ingénierie à l'ATMB

Je m'occupe de tout ce qui est travaux neufs et gros entretien sur le réseau, le sujet du Funiflaine, évidemment on est pleinement concernés, en tant qu'acteurs du transport dans le territoire, ça fait plusieurs années que des discussions ont lieu avec la SEM et l'ATMB, il y a plusieurs projets qui ont été jetés sur un plan, depuis le projet a un peu évolué donc on continue à discuter avec la SEM qui gère le projet, ensuite ce que je peux vous dire c'est au niveau des diffuseurs de l'autoroute, il y a déjà un projet qui est sur de bons rails, c'est le réaménagement du diffuseur de Cluses - La Maladière, on va remplacer le carrefour en T actuel avec le feu par deux giratoires, ce qui permet de simplifier l'accès aux zones commerciales et à la zone de la déchèterie et puis qui au niveau du raccordement avec la route départementale va aussi fluidifier grandement le trafic. On s'est mis d'accord avec le Conseil Départemental et la commune de Cluses pour le financement et pour mettre ce projet sur les rails. Il est évident qu'avec la concertation publique et le lancement officiel de ce projet, toutes les discussions sur les transports, sur les accès depuis l'autoroute vont être remis sur les rails et notre actionariat avec le Conseil Départemental, en actionnaire de l'ATMB, fait que les discussions vont se faire assez naturellement.

03 50

Christian Monteil

Là je voudrais compléter parce que ça ne répond pas complètement à la question, ça répond en partie dans le secteur de Cluses, on connaît bien, on vient de temps en temps, mais c'est un bon sujet malgré tout qui va donner un peu de respiration au secteur de la Maladière. Il faut bien comprendre que le but de la séance ce soir, on a une idée en tête, notre idée n'est pas complètement figée, c'est pour cela qu'on vous a écouté Monsieur il y a quelques instants, même si on est pas d'accord sur certaines choses. On a envie d'entendre des réactions et cette réaction on l'a eu, il y a 2 réponses :
-il y en a une qui est facile à mettre en place à l'issue de la concertation, la concertation elle

est faite pour essayer de trouver des idées que nous n'avons pas eues. Il y a une idée que l'on a pas explorée, c'est celle qui va nous permettre peut-être et dans ce cas là il faut qu'on la mette dans le champ de la concession de la Délégation de Service Public, que l'on mette dans cette concession la mise en service pendant certaines périodes, certains week end, je n'en sais rien, de minibus électriques, je rêve en même temps, j'imagine à la sortie de la Maladière pour avoir une connexion rapide et des rotations pour aller directement au départ, et on va vous parler Madame des nuisances sonores dans quelques instants et je vais donner la parole à quelqu'un d'autre.

-Et puis il y a un autre rêve, qui est celui d'un échangeur, le Département en a financé 3 dans le secteur, 3, le Département est actionnaire de l'ATMB pour presque 20%, l'Etat est actionnaire pour presque 80%, le Département 17%, après c'est l'Etat de Genève, la république de Genève, donc le Département on a des choses à dire. On l'aura pas tout de suite, je ne veux surtout pas le promettre hein, mais lorsqu'on s'est mis en posture de financer des échangeurs, je vais donner la parole à Patrick Juillet qui va nous dire 2 mots tout à l'heure, on en a financé cofinancé avec l'ATMB 3 dans la haute vallée, on est en train d'en financer un actuellement sur le secteur de Viry à l'autre bout du Département. On peut imaginer, sans qu'il y ait un engagement, mais c'est un sujet, qui peut s'inviter à la concertation. Voilà. Peut-être 2 mots Patrick Juillet sur les échangeurs que l'on a financé et sur celui en cours de financement à Viry, quelques chiffres et puis demande peut-être aux techniciens pour dire à Mme si il faut qu'elle achète un casque sonore ou si c'est la machinerie qui sera insonorisée. ça c'est important ...

06 26

Bonjour, je suis Patrick Juillet, Directeur Général adjoint des services du Département en charge des questions de voiries et de bâtiments.

Sur la question des échangeurs je confirme ce que le président à dit, avec l'ATMB nous avons cofinancé le...6'40. de 3 demi échangeurs dans la vallée de l'Arve : celui de Bonneville EST, également celui de Passy et puis le dernier Sallanches. Je voudrais aussi signaler que Sallanches c'est aussi une piste qu'il nous faut explorer dans le cadre de cette concertation pour la desserte du départ de Funiflaine parce c'est vrai que aujourd'hui le départ du Funiflaine tel qu'on l'imagine peut être desservi par 2 échangeurs autoroutiers qui existent d'ores et déjà : Cluses-la Maladière qui va être aménagé en partenariat avec l'ATMB, sous maîtrise d'ouvrage de l'ATMB, et Sallanches qui existe déjà aujourd'hui, et qui pourrait sans doute être utilisé de manière plus intelligente qu'on l'a imaginé aujourd'hui pour desservir là aussi la zone de départ du Funiflaine en partageant les trafics et éviter que tout le trafic traverse Magland. C'est évidemment une bonne question. Sur la taille du parking, vous verrez dans le dossier que c'est un parking de 800 places et on imagine que ça génère 2000 mouvements de voiture par jour qui sont à répartir à la fois entre l'échangeur de Sallanches et l'échangeur de la Maladière et également avec la possibilité d'un petit pontlocal qui a été commencé d'être travaillé avec la commune de Magland par la rue de Gravin et la rue du Val d'Arves qui là aussi va permettre d'acheminer des trafics, soit des navettes bus, soit des trafics véhicules légers. Voilà ce que l'on peut dire sur cette technique.

Pour répondre Madame sur les nuisances sonores, **Fabien Adidal du cabinet Eric** en charge des études techniques transport par câble.

N'achetez pas tout de suite des boules Quies. D'abord le 3S est un système très silencieux, qui est le plus silencieux des technologies des transports par câble, vous avez dit que vous avez été voir le DMC des Platières. Ce n'est pas un super bon exemple, d'abord cet appareil est assez vieux

..... Propos inaudibles de Madame dans la salle !

et puis c'est une technologie, on a beaucoup de ce qu'on appelle des galets de compression en sortie de station, donc les véhicules font clac, clac, clac, clac, clac, vous avez du certainement entendre ça, c'est un bruit que vous n'entendrez pas avec le 3S, ensuite dans le projet, la gare du téléphérique se trouve au centre du parking, donc assez éloigné des

habitations finalement le plus éloigné de tous les autres projets, on n'a pas de motrice en bas, le système d'entraînement du câble n'est pas en bas, c'est une source de bruit en moins. Et finalement il vous faut plus que des promesses, dans le cas des procédures administratives, il y aura une étude acoustique, donc des mesures de bruit ambiant avant le projet et puis des objectifs à respecter pour le projet pour ne pas respecter les seuils réglementaires

09 45

Martial Saddier

Peut-être en complément, il faut aller à Avoriaz, Madame, le type d'appareil, ceux qui veulent voir, il faut aller voir le nouvel appareil qui dessert la commune d'Avoriaz dont l'arrivée est en milieu urbain, c'est vraiment typiquement ce type d'appareil, c'est un 3S, c'est la Rolls du transport par câble au monde, c'est ce que l'on fait de mieux, c'est ce que l'on vous propose, et vraiment au niveau sonore on n'entend rien, allez voir à Avoriaz vous serez rassurée [9-28] Le Président va vous emmener à Avoriaz.

[9-28] [Madame ne sera pas rassurée au vu de la taille du 3S !!!

Le 3S d'Avoriaz n'est pas si silencieux que cela. Le bruit le plus important est celui des accélérations-freinages au niveau des gares, et est comparable dans les différentes remontées mécaniques.]

10 19

Sur la question du développement économique de Magland, Monsieur Pouchot.

Concernant les retombées économiques, donc, il faut savoir qu'aujourd'hui, la commune de Magland est mal en point financièrement parce que les industries, elles s'en vont, elles arrêtent, on a pas de renouvellement. Alors on compte bien la dessus avec des commerces, avec une toute autre approche de créer d'autres emplois de cette manière. Ces ne sera surement pas des entreprises de décolletage parce que beaucoup les ferment; Voilà, et ça là dessus, ça peut avoir des tas de types de commerce, je ne veux pas rentrer dans le détail, qu'on peut mettre en place et ça générera à mon avis beaucoup d'emplois et de commerces.

11 05

Christian Monteil

Pour rajouter un mot simplement, c'est que l'équipement, l'installation ne va pas fonctionner 3 mois dans l'année, c'est un équipement qui doit fonctionner au moins 7 mois, je ne sais pas, au moins 7, 8 mois. On aura un usage d'été et au regard de l'économie c'est plutôt rassurant pour la commune et la communauté de communes aussi.

Enregistrement Magland 10 -18h 59'22''

00 00

question

Vous nous vendez un projet écologique, et qu'allez vous faire pour inciter les gens à ne pas monter par la route, pour qu'ils prennent le Funiflaine, c'est une première question. Ensuite je m'occupe d'un ski club, on se bat toujours contre les coûts, pour donner l'accès au ski, le plus bas possible à tous ceux qui veulent en faire, quel va être le coût de la montée par le Funiflaine, qu'est ce qu'on va rajouter au forfait ou est ce que ça va être intégré dans le forfait. Voilà, et puis, encore une question, je n'ai pas tout compris vos chiffres, vous parlez d'un débit de 5000 personnes par heure et là vous nous vendez un parking de 800 places qui fait 2000 personnes, en fait s'il fonctionne une demi heure par jour ça suffit.

Réponse Martial Saddier

19 mn. 14 mn pour aller à Pierre Carrée, et 19 mn pour partir d'ici et pour aller au coeur de la station [10-29]

C'est la réponse à votre première question, nous avons et nous sommes persuadés que nous avons pensé, réfléchi à quelque chose qui est plus attractif et plus compétitif que prendre sa voiture pour monter. En voiture, ça fait 50 km aller-retour, vous faites le calcul combien il faut

si on prend la voiture à ce moment là, au moment où on se parle pour aller au coeur de Flaine. Vous avez raison si vous rajoutez les bagages, ça veut dire aussi que les stations de ski de France, pas que Flaine, vont devoir repenser aussi leur modèle de fonctionnement en interne comme ont fait l'Autriche, comme ont fait l'Italie. Parce que même si on est les meilleurs en Haute Savoie, les stations de ski, cher Président, en Haute Savoie sont les plus belles et les meilleures, néanmoins je vous rappelle qu'il y a des choses qui se passent autour de nous. Des choses qui se passent en Savoie, des choses qui se passent en Isère. Il y a des choses qui se passent et nous sommes dans l'attractivité du ski mondial avec l'Autriche, avec l'Italie où aujourd'hui pour répondre à votre question, des Funiflaines, il y en a qui existent depuis 10, 15 ans, où quand vous arrivez vous posez votre voiture sur le parking, il y a un système de bagages, tout est pris en charge, vous montez avec votre famille dans le Funiflaine, vousau sommet et quand vous arrivez à votre appartement, les bagages ont suivi, comme ça se passe quand vous allez au bord de la mer.

Oui vous avez raison, premièrement ce sera attractif, on pense que ça va encourager les gens à prendre le Funiflaine plutôt que la voiture, Deuxièmement, oui il va falloir repenser tout le fonctionnement de la station, troisième point on ne peut pas vous dire le prix du billet ce soir parce que nous avons élaboré un cahier des charges et à l'issue de la concertation et à l'enquête publique, et ce projet, on n'en a pas parlé, il n'est pas question que ce soit la Région qui le fasse fonctionner et je ne crois pas que le Président Monteil souhaite le faire fonctionner non plus, et il n'est pas question vu les sommes investies en investissement qu'il y ait un centime d'argent public dans le fonctionnement. Ça aussi c'est un événement important. Nous l'avons pensé pour qu'il soit économiquement viable sur le fonctionnement. Dans le cahier des charges les financeurs que nous sommes, je vais prendre l'exemple de la Région, ça répond à votre question, sur les associations, il n'est pas interdit de penser que lorsque la région met 20 M€, la Région dans le cahier des charges parle et qu'elle ait envie que les lycéens puissent aller faire du ski et prendre le Funiflaine, il n'est pas interdit de penser que le Président du Département fasse la même chose avec les collégiens, il n'est pas interdit de penser qu'on fasse quelque chose pour les associations et les ski clubs dans le cahier des charges, puisque vous nous le soufflez, on y a pensé mais vous nous confortez, On va inscrire un certain nombre de choses dans le cahier des charges et c'est tout ce qu'on écrira ensemble : ouverture d'été, ouverture d'hiver, ouverture tôt le matin, fermeture tard le soir pour que les gens puissent descendre, les lycéens, les collégiens, les associations etc et tout ça à la sortie il faudra qu'on trouve l'équilibre et c'est ce qui donnera in fine le prix du billet. [10-30]

[10-29] [19 mn pour aller sur le Domaine Skiable et nettement plus pour aller au coeur de Flaine avec une navette !!!

Pour aller sur le Massif Partiel, l'arrêt au Feux en 7 min est plus convaincant.

En moins de 15 min avec la navette on est au coeur de la station des Carroz et depuis la gare des Carroz en 18 min on est au coeur de la station de Flaine.

La solution arrêt aux Feux est la plus convaincante.]

[10-30] [Cela n'empêchera pas que si il y a des déficits et que si le concessionnaire s'en va c'est le Syndicat qui devra reprendre l'affaire ou bien le Funiflaine s'arrêtera. Compte tenu du prix élevé de l'entretien et du fonctionnement de cet appareil, avec une clientèle de l'ordre de 500 000 passages/an (comme Avoriaz) il n'est pas possible que le prix du billet soit raisonnable. A-t-on mené une vraie réflexion sur le choix de l'appareil? GMDS envisage probablement de financer le déficit de l'exploitation par les forfaits, mais ce n'est pas très sain pour un Transport Public.]

04 00

Marc lochum

Un élément que l'on n'évoque pas en matière de transport, c'est vrai que quand on parle du stationnement, bien évidemment on pense à la voiture. Si vous regardez bien la typologie de la station de Flaine, j'ai vu que Pierre Claessen directeur de l'office du tourisme était dans la salle, je ne sais pas, Pierre, le nombre de TO, donc de bus, qui transportent 80 personnes par bus montent régulièrement sur Flaine. Je prends l'exemple de ce week end, samedi nous avons été totalement asphyxiés, puisque de Balme pour arriver au centre des Carroz on

mettait 2 heures [10-31]
et pour monter à Flaine on mettait aussi 2 heures. [10-32]

Et quand en fait on a fait l'inventaire, du problème majeur constaté ce week end, on a constaté que l'élément fort était essentiellement du à un nombre très très important de bus qui montaient et un nombre très très important de bus qui descendaient, très souvent pas chaînés très souvent avec des remorques et très souvent bien sûr ils se mettent en portefeuille et à partir de là l'embouteillage il est constaté, on ne s'en sort plus. [10-33]

Je pense que dans les dispositions du cahier des charges, au niveau des obligations par rapport au transport, je pense qu'il sera nécessaire d'interdire que les bus continuent à monter sur Flaine. [10-34]

Que tous les bus en matière de TO sachent au préalable lorsque le produit sera vendu sur la France et sur l'étranger, le TO saura qu'il doit se poser en fait à Magland et que l'ensemble des personnes qui sont à l'heure montent sur Flaine. Et vous allez voir que systématiquement la route de Flaine va être beaucoup plus fluide à tout point de vue car on aura géré en amont au niveau qualitatif, l'ensemble de ceux et celles qui sont à l'origine des embouteillages monstres des Carroz de Flaine et sur toute la route départementale. J'étais avec la gendarmerie vendredi matin. 2 bus, un était bien sûr dans le fossé, l'autre était en travers, la route était bloquée et c'était bloqué pendant 2 heures. A partir du moment où ces dispositions des transports par bus sera réglé grâce au Funiflaine, 1 on va transporter énormément de monde parce qu'en effet Pierre, je ne sais pas, peut-être 30% de la clientèle des TO sur Flaine, facilement, à peu près 30 %, vous vous rendez compte de ce que cela représente aux vacances de Février. [10-35]

Je pense que les dispositions seront de dire : les Tour Operators, vous irez en Funiflaine c'est génial, la clientèle arrive à telle heure, elle est prise en charge en haut et on règle le problème de la circulation sur cette route départementale. [10-36]
Ça c'est de la qualité, qu'on pourra mettre en application tout de suite.

[10-31] [Mr le Maire oublie de dire qu' au centre des Carroz l'aménagement de la place de l'Ambiance a supprimé une voie de circulation et qu'à l'entrée des Carroz la chaussée venait d'être rétrécie pour y construire des places de parkings en remplacement de ceux de la place des Aravis (avec son trou) et que les voitures pouvaient juste se croiser. Pour les bus ça devenait très compliqué avec la neige. Ce bouchon a provoqué des arrêts sur une route enneigée et les cars repartaient difficilement. L'arrêt du Funiflaine aux Feux est la meilleure solution pour éviter la présence de tous ces cars sur la route quand celle ci est surchargée.]

[10-32] [la route était très difficile parce que mal déneigée, il venait de neiger.]

[10-33] [quand la route est difficile il est important que les véhicules montent ou descendent lentement et surtout à vitesse régulière. La difficulté pour traverser Les Carroz a entraîné une circulation en accordéon qui tout naturellement a provoqué la mise en portefeuille de véhicules. Ceci dit il est facile d'aiguiller les bus vers le Funiflaine, il est encore plus important que les passagers des bus qui vont aux Carroz prennent aussi le Funiflaine, c'est pour cela qu'il est important que le Funiflaine passe par les Carroz. Si on met l'arrêt aux Feux, une navette existe déjà pour les piétons, et mettra le même temps pour arriver au coeur des Carroz que la navette de Flaine au coeur de Flaine. Ce qui est acceptable pour Flaine est acceptable pour les Carroz. Sauf que si le Funiflaine s'arrêtait aux Feux, il s'arrêterait à Flaine au coeur même de la station avec un ascenseur classique (à construire).]

[10-34] [il est important d'interdire les bus qui montent aux Carroz car ils posent les mêmes problèmes que les bus qui montent à Flaine. Il est important que l'arrêt du Funiflaine se fasse aux Carroz car c'est une clientèle importante qui sera obligée de prendre le Funiflaine. Le Funiflaine doit absolument maximiser sa clientèle.]

[10-35] [l'incident s'est produit entre Balme et les Carroz, peu importe que le bus aille aux Carroz ou à Flaine. Les Carroz et Flaine sont dans la même commune et sur la même route. Que ce soit à

Flaine ou aux Carroz, les bus n'ont pas à monter parce qu'ils perturbent trop la circulation. Par contre il faut un Transports Publics efficace à Flaine et aux Carroz.]

[10-36] [Les TO qui vont à Flaine ne sont pas plus maladroits que les TO qui vont aux Carroz, c'est pourquoi il est important qu'il y ait une gare Funiflaine aux Carroz, pour que les TO ne montent pas aux Carroz (l'incident s'est produit entre Balme et les Carroz).]

06 35

Christian Monteil

Pour revenir à nouveau à votre question, 5000, capacité de 5000 et puis le parking en face, ça ne marche pas. Je pense que les chiffres qui ont plutôt été évoqués régulièrement, c'est 2000 personnes dans chaque sens me semble-t-il, on peut essayer de se souvenir de ça. Deuxièmement, les parkings qui sont prévus sont dans un premier temps calibrés, c'est une première phase. On imagine avoir la possibilité sur l'emplacement ou de l'autre côté, on discute aussi avec d'autres propriétaires en relation avec la mairie, d'avoir un autre développement. Enfin le transport par câble, Funiflaine, doit être à la voiture de la montagne, ce que le bus a haut niveau de service est à la voiture en ville, autrement dit lorsque l'on fait un bus au niveau de service dans nos vallées c'est pour que nos bus aillent plus vite que la voiture. Le bus doit aller plus vite que la voiture. Et c'est parce qu'il va plus vite, à condition qu'il ne soit pas trop cher, ça c'est un autre sujet, on sautera dans le bus confortable etc. Là c'est la même chose. Et pour la cherté, je reviens à nouveau sur l'équation, nous avons vidé nos poches, l'Etat, la Région, le Département, la Communauté de Communes, les 2 communes ont vidé les poches pour obtenir ce financement. Et on dit : il nous manque encore quelque chose pour faire le tour de table parce que même en vidant les poches il nous manque quelques petits millions d'euros et on va interroger les aménageurs, qui va se challenger? , ils vont se challenger et on l'espère et on le sait notre petit doigt nous le dit, pour que le meilleur gagne avec les exigences qui seront les nôtres. La durée d'ouverture dans l'année, l'accès aux scolaires, l'accès à l'approvisionnement à la station, l'accès à la descente des ordures ménagères en relation avec la communauté de communes qui en a la compétence etc. Tous ces sujets, nous sommes en train de les stocker doucement réunion après réunion, séance après séance, pour les mettre en mouvement, pour les mettre en espèce de synchronisme, si on tombe bien, pour que les gens qui vont nous répondre puissent nous dire oui on peut dans telles conditions. Le tarif va être le résultat de tout ça. Le tarif, ce ne sera pas une subvention d'équilibre de notre côté, le tarif, c'est la concurrence entre les aménageurs qui doit produire, le tarif sera dans la concession elle même bien sûr. Vous voyez que c'est passionnant d'arriver à imaginer ce concept qui est très nouveau mais qui est ancien en même temps mais qui est le concept de la Délégation de la Concession.

Enregistrement Magland 11 -19h 08'41''

00

question

Bonjour, **Franck Horotat**, j'habite sur le coteau de Magland, je suis habitant à Magland, je suis d'accord avec vous sur un point, le transport par câble est écologique, maintenant j'ai rarement entendu parler de pollution à Flaine, on va peut-être faire de l'écologie pour les touristes qui viennent au ski.

Dans la vallée c'est très pollué, on a 15000 véhicules par jour qui traversent la commune déjà, plus tout ce qui va venir par le téléphérique, la route de Flaine c'est 1500 véhicules par jour, alors je ne sais pas où est la pollution mais je ne suis pas vraiment sûr que le Funiflaine soit vraiment très écologique comme on le pense.

Applaudissements.

00 54

réponse **Christian Monteil**

Je ne suis pas sûr des chiffres, mais si vous me dites que vous travaillez dans une bonne maison vous devez les connaître, moi je suis sensé les connaître un peu aussi mais bon ça

se discute. Mais une observation quand même, si on arrive à faire monter des gens dans un téléphérique plutôt que de faire monter des voitures et à fortiori des cars c'est quand même mieux me semble-t-il mais on repointera la fréquentation.

01 19

question

Bonjour. **Philippe Ednareck**, le relais du Mont Blanc. Mr le Maire, vous nous parlez de développement économique pour la ville de Magland, parce que là j'entends parler des Carroz, de Flaine, c'est très bien, la gare de départ c'est Magland et Magland va mal, vous l'avez dit vous-mêmes, et je voudrais savoir ce que vous avez l'intention de faire pour les entreprises de Magland, pour les entreprises de décolletage parce que on peut constater la fatalité qu'elles partent, et qu'est ce qu'on peut faire pour qu'elles restent et qu'est ce que vous avez l'intention de faire pour les entreprises et les commerces qui sont en place pour les aider à se développer, à être intégrés dans votre projet du Funiflaine, parce que si on les intègre pas, ça va être un flop, les entreprises ne vont pas pouvoir prendre le train en marche, les gens ne vont faire que passer à Magland, et Magland sera un faire valoir sur le Funiflaine.

Applaudissements. [sujet très important et occulté]

02 16

réponse **René Pouchot**

Tout d'abord, je voudrais vous faire remarquer que Flaine c'est Magland. Déjà. Flaine ce n'est pas une entité à part, Flaine elle est sur 2 communes : Magland et Araches La Frasse. Maintenant concernant aider les entreprises je pense qu'on l'a fait de très nombreuses années pendant longtemps, quand on pouvait maîtriser ce qui s'appelait la taxe professionnelle. On a toujours fait ça. On était dans une commune où la taxe était la plus faible. Après ça n'a plus dépendu de nous. Aujourd'hui plus rien ne dépend de la commune concernant toutes ces taxes, c'est la Communauté de Communes pour certaines et pour le reste c'est l'Etat. Là je ne sais pas quoi faire. Par contre on fera tout pour que des commerces puissent s'installer et les aider pour qu'ils puissent fonctionner correctement, voilà, c'est tout ce que je peux vous dire pour le moment.

03 11

Christian Monteil

Je voudrais compléter, Mr le Maire, et vous avez raison de poser cette question. Pour un type comme moi qui suis venu du sud ouest, il y a très longtemps, je suis venu travailler en Haute Savoie parce qu'il y avait du travail et parce que la Haute Savoie ça me plaisait. Donc aujourd'hui l'attractivité de notre département elle est partout, elle est nichée dans toutes ses communes dans tous ses territoires, dans nos vallées dans nos montagnes dans nos villes qui ont besoin de respirer de se ressourcer, je salue notre conseillère Départementale Marie Antoinette Métral que j'ai oublié de saluer tout à l'heure, chaque fois qu'une initiative moderne, forte, c'est un vrai marqueur historique qu'on va adopter lorsqu'on va réaliser cette opération, je l'espère, va contribuer à apporter une image supplémentaire, avoir une marque qualitative, je le disais au maire des Carroz, quelle marque qualitative apportons-nous avec cet équipement, elle est forte, c'est la renommée, c'est la Haute Savoie, c'est elle quand même qui est attractive, qui est dynamique, qui crée de l'emploi, il y aura des emplois bien sûr mais qui en même temps permettra à s'agglomérer des métiers nouveaux qui n'existent peut-être pas complètement aujourd'hui, des activités nouvelles à côté de cette gare de départ à condition qu'elle ne soit pas trop bruyante, Madame, et voilà. L'attractivité de la Haute Savoie c'est ça aussi, c'est sa modernité, je pense qu'on peut l'imaginer, on peut la dessiner, et on peut aussi ne rien faire. Je redis à nouveau, si nos prédécesseurs n'avaient rien fait, il n'y aurait pas Flaine, on ne serait pas là ce soir. [11-37]

[11-37] [ils avaient l'avantage d'être compétents et de faire des travaux cohérents réalisables en fonction de leurs moyens. Le Funiflaine présenté n'est pas cohérent.]

Le chemin de crêtes et de cimes qui est celui des élus dans ce Département, c'est celui qui consiste à cultiver notre activité, l'emploi, notre pain quotidien, moins de 7% de demandeurs

d'emploi dans l'agriculture, dans l'économie, dans le décolletage dans le tourisme, à Genève également, et puis protéger notre environnement, le sécuriser, on se retrouve au carrefour entre ces 2 sujets et on a envie d'en parler avec vous, parce que c'est ça qui nous motive. Soit on fait rien soit on fait trop de choses, soit on essaie de trouver le meilleur chemin. C'est ce qu'on essaie de faire sur ce projet avec vous ce soir.

05 30

Martial Saddier

juste un mot en complément. d'abord je suis sûr qu'il y a des décolleteurs dans la salle, à l'heure où on se parle, la Haute Savoie avec l'Ain reste le premier département industriel de France. Il y a des entreprises qui se restructurent, il y a des entreprises qui ferment, (*interpellation sur le Technicentre à Cluses, j'allais y venir*) je voulais rappeler quand même que ce n'est pas la disparition de l'industrie même si il y a des mutations extrêmement profondes, on le sait toutes et tous, deuxièmement sur ce secteur la Région et le Département, ce n'est pas le Funiflaine pour solde de tout compte. Christian vous a parlé tout à l'heure, avec le représentant de l'ATMB qui a cité le Département dans la Maladière, mais nous sommes ensemble aussi sur des sommes quand même de bagatelle de 3 M€ sur le Technocentre et moi je dis au maire de Magland et au maire des Carroz sans faire de promesses inconsidérées, c'est que dans le cadre des autres politiques de la Région, ce n'est pas parce que on met de l'argent sur le Funiflaine on va refuser tout le reste. La Région est compétente en matière économique, on a une politique de commerce de proximité, on a un contrat Ambition Région, on a un contrat pour cher Président de la Communauté de Communes, le Département a aussi des politiques contractuelles, il y a le Sous-Préfet qui est là qui distribue aussi, qui a des possibilités qui a aussi des enveloppes à distribuer. Si demain Magland, les Carroz ont d'autres projets, qu'ils viennent pour accompagner l'environnement de l'arrivée de ce Funiflaine, puisqu'on est partenaires, puisqu'on veut le faire ensemble, et puisqu'on va le faire et puisqu'on a envie de le faire, on ne vous dira pas écoutez on a mis 20 M€ en ce qui concerne la Région et pour le président c'est pareil 25 M€ sur le Funiflaine, pour les 40 ans qui viennent on ne veut plus entendre parler ni au Département ni à la Région de Magland et des Carroz. Non, si vous avez un projet structurant à Magland que vous bâtissez avec la municipalité, avec le maire, eh bien il sera étudié comme les autres communes, et j'ai même envie de dire qu'on sera d'autant plus sensible qu'on a envie de réussir avec vous.

Enregistrement Magland 12 -19h16'18''

00

question : **Mme Patricia Ceccato.**

De nombreux bus vont stationner en bas sur Magland, la réussite bien sûr vient de la fluidité du transport, et sur Magland il faudrait intégrer le passage sous le pont de l'autoroute qui est trop étroit et sous lequel les bus ne peuvent pas passer, il conviendrait de l'associer dans le coût de l'investissement parce que sans le passage sous le pont de l'autoroute, le trafic par la RD205 ne pourrait pas supporter le nombre de cars

réponse : Patrick Juillet

Le pont sous l'autoroute auquel vous faites allusion, c'est sans doute le pont sur la rue à l'intérieur de Magland, celui-là il présentera le gabarit en hauteur effectivement pour faire passer des bus, et contrairement à ce qu'on a pu faire à Passy, on ne peut pas agrandir le gabarit, parce qu'il y a une dalle, c'est un pont-cadre, et on ne peut pas augmenter le gabarit. La proposition qui pour l'instant est faite c'est de rechercher un parking de stationnement qui soit de l'autre côté de ce pont pour les cars. Tout à l'heure il y avait aussi une question sur la taille du parking par rapport au flux attendu, on peut aussi signaler qu'il y a une volonté de la part des porteurs de projet, d'utiliser la gare de Magland comme un point d'arrivée d'approvisionnement du Funiflaine, c'est très important puisque la gare de Magland va être

desservie par le Léman Express, par CEVA, et que depuis CEVA on peut venir le centre de Genève à la gare de Magland

01 41

Question : Bernard Gradel, ancien maire adjoint et ancien Président du Syndicat Intercommunal de Flaine.

je voudrais savoir pourquoi vous avez écarté la solution funiculaire. C'était le projet initial qui a été fait par Denis Creissel en 1990, c'est pour cela que vous l'appellez Funiflaine d'ailleurs, auquel je croyais beaucoup, si vous avez une réponse à donner je donnerai mes arguments?

Christian Monteil : donnez vos arguments d'abord

C'était que René m'a envoyé à Lyon car il s'agissait, car je représentais le Syndicat du Grand Massif présidé par Magland, nous avons fait un schéma de cohérence à l'époque qui était assez incohérent, parce qu'il y avait un projet du maire de Passy qui était un copain, qui lui avait un projet complètement débile, il y avait 3 remontées pour aller aux Platières, alors que nous nous avons un projet qui était vraiment extraordinaire auquel j'ai cru beaucoup, il s'agissait d'un funiculaire souterrain, j'ai le projet dans la voiture, il était magnifique, il faisait rêver, un trajet de 7 mn, totalement souterrain, impact écologique nul, pas de pylônes pas de câbles, rien, on pourrait transporter n'importe quoi dedans, on pourrait faire monter l'électricité, on pouvait faire monter la moyenne tension, on avait reçu avec René l'EDF qui était très intéressée, on pouvait transporter les ordures facilement, on pouvait faire un peu ce qui se passe en Suisse, parce qu'il vient de s'en construire un en Suisse de 44,5 M€, un projet exceptionnel à des pentes de 110% si je m'en souviens bien, je crois que les Suisses sur ce sujet là ils sont excellents, tout ce qui est chemin de fer, tout ce est tunnel, ils sont très très bons. Alors moi je regrette toujours ce projet, parce que je le trouve encore mieux que ce système par câble et je le trouve même plus sécurisant, c'est une critique que je vous fais parce que j'ai toujours été un défenseur de la station de Flaine, avec la vallée, parce que j'ai vécu, il y a très longtemps que je pratique Flaine, j'ai vécu des moments difficile à Flaine et il y a un sujet qui est très important et qu'on a pas abordé, c'est la sécurité. On a connu des moment avec des pannes d'électricité, avec des temps incroyables, avec une menace d'avalanches, les paravalanches étaient bondés, la station était coupée du monde. Ça c'était une solution pour évacuer des gens en cas de catastrophe, vous savez que dans ces moments là, ça fait comme les accidents d'avion, quand on cumule les problèmes, là on a des tuiles, et ça c'était la solution encore meilleure qu'un téléporté. J'espère que, ma foi, vous avez opté pour cette solution, ma foi tant pis, ce sera toujours mieux que rien.

Applaudissements

Enregistrement Magland 13 -19h 21'09''

00 00

Martial Saddier. Pour faire court, sur le débat du tunnel funiculaire par rapport au câble qui a pu exister à une époque, aujourd'hui malheureusement ou heureusement, le débat est tranché pour des raisons de coût parce que le coût n'est pas du tout comparable, et surtout vous savez qu'il y a eu une catastrophe terrible en Autriche à Kaprun où il y a eu plus 150 morts, 155 morts peut-être et qui a littéralement fermé le ban en ce qui concerne la législation et ce type de projet n'est plus du tout encouragé, il n'aurait en tout cas pas pu faire l'objet d'une inscription au CPER.

00 51

Bernard Gradel. Le coût est très inférieur, à l'époque il était de 230 M de FF fait par Creissel et confirmé par TIM, Transport et Ingénierie en Montagne, qui a fait les 2 Alpes, Val d'Isère et Tignes. 230 M de F, à l'heure actuelle cela fait 55 M€, donc c'est en-dessous, attendez, allons à 60 si vous voulez, confirmé par TIM, qui a fait Tignes, Tignes ça a coûté 44 M de F pour 1000 m de moins, au niveau du coût et au niveau de la sécurité les Suisses,

apparemment ils n'ont pas les mêmes contraintes que nous, apparemment ça leur est plus facile.

01 33

Christian Monteil. C'est pour cela que je vous ai demandé de vous expliquer totalement depuis le début, mais là on ne sera pas d'accord sur les chiffres entre les F et les €, c'est pas grave merci d'avoir plaidé mais la cause était belle.

01 45

René Pouchot. Si tu te rappelles, il avait été actualisé à 500 M€ en 2004 ou 2005 pardon .

01 58

Jean Hirigoyen président du « Chaînon manquant - transport par câble »

Je pense qu'on est très représentatif et connus dans la profession et le milieu montagnard. Ça tombe très Monsieur, je vous verrai après, cette semaine j'ai toutes mes équipes qui ont travaillé dessus et le coût, Mr le Président, Mr le Député je vais vous faire sauter au plafond comme un bouchon de champagne c'est 300 M€, j'ai tous les dossiers, on se rappellera. J'étais très séduit par la formule du funiculaire au retour de la sécurité mais le prix c'est 300 M€ aujourd'hui. Écoutez on en reparlera tranquillement en toute sérénité, mais moi aussi j'ai penché sur le problème. Juste une question après, vous avez dit sécurité c'est fondamental et je vous rejoint à 100%, l'écart, j'ai été ce week end dans l'Oisan, c'était sinistré, j'ai pu rejoindre la station des 2 Alpes à l'invitation du maire, une grande réunion, et j'ai pu monter dans la station grâce à un ascenseur valléen, un petit ascenseur valléen de Vénosc en toute sécurité et je suis redescendu avec les élus, et on a décidé d'élargir, d'agrandir le parking de cars, pour que les cars TO, les cars des clubs, les cars de gamins, les cars qui viennent depuis la ville, on va l'agrandir de 5 places à 25 places dès l'année prochaine, financement Commune et Département, parce que nous la sécurité sur la route, on ne veut plus que nos collégiens, nos lycéens, nos étudiants, et nos clients, et aussi les pendulaires passent dans le fossé.

Applaudissements

04 26

question

Hervé Anthoine, Sylvie Anthoine. Vous avez cité deux risques majeurs, inondation et avalanche, vous avez oublié le risque incendie. Les cabines vont passer environ à 35 m au dessus d'un tas de broyats, il y a environ 600 m³. Donc je voulais savoir si il y a du soucis ou pas.

réponse

Vous avez parfaitement raison, Mr, c'est un risque important pour le transport par câble, c'est un risque que nous avons identifié, le projet fera l'objet d'une étude de sécurité incendie. On devra qualifier la source potentielle et prendre des mesures compensatoires pour garantir la sécurité du câble, des mesures d'éloignement, ou des mesures de surveillance par exemple. Mais c'est un risque que nous avons identifié, un risque important.

05 31

question

Bonsoir. Nathalie Bouvier, J'ai une question un peu environnementale par rapport à Flaine. On a bien compris que le sort de Magland était déjà scellé, les parking sont déjà plus ou moins prévus, vous êtes en train de réfléchir à tout cela, je pense que les décisions sont prises, par contre est-ce-que vous pouvez jurer que sur Pierre Carrée il n'y aura pas de projet immobilier par exemple, *applaudissements* j'imagine qu'un projet comme cela, quelque part vous devez pouvoir le rentabiliser et pour le rentabiliser, et je parle du président de station, etc, je peux imaginer qu'on va construire des lits. Est-ce-que l'on a réfléchi à l'approvisionnement en eau et à toutes les contraintes environnementales et écologiques.

applaudissements

Rothan Anthoine. Résident à Magland depuis 82, moi je voudrais poser justement une question sur l'avenir des industries, on a déjà répondu en partie, mais ce qui m'inquiète moi beaucoup, c'est que pour tous les projets où on avait développé le tourisme au détriment des industries, eh bien, l'emploi s'en va et beaucoup, et ça m'a rappelé un article que j'avais lu dans les années 70 qui dépendait d'une revue américaine qui disait Genève banlieue de New York, la Haute Savoie, le jardin de l'Europe. Depuis que j'ai vu cet article, j'ai vu des emplois partir sans arrêt et ce n'est pas avec le développement du tourisme qu'on en créera autant je pense, alors dites moi si vous allez créer autant d'emplois que ceux qui vont être perdus.

07 53

réponse Martial Saddier

On va être très modeste ce n'est pas les politiques qui créent l'emploi, ce sont les chefs d'entreprises, les entreprises et les collaborateurs des entreprises, qui tous les jours en faisant grossir et développer leurs entreprises développent l'emploi.

Deuxièmement, je l'ai déjà dit tout à l'heure, on va être très clair les amis, le chiffre d'affaires du décolletage depuis trois ans en Haute Savoie augmente, il augmente c'est vrai différemment, il y a moins d'entreprises, il y a des salariés plus qualifiés, il y a de la robotisation, mais le bilan global en nombre d'emplois et en chiffre d'affaires, excusez moi de le rappeler, et les décolleteurs je les salue et les chefs d'entreprises et les collaborateurs et dieu sait qu'on était à leur côté quand ça allait mal en 2008, 2009, 2010, ils ont fait un boulot de productivité exceptionnel, remarquable, vous êtes cités, la vallée de l'Arve en exemple au parlement, par le ministre, même si je ne suis pas de sa sensibilité aujourd'hui, mais Bruno Lemaire cite la vallée de l'Arve à chaque fois qu'il parle de l'industrie à l'Assemblée Nationale, etc. Tout ne va pas bien, il y a la mutation des voitures diesel, on va pas tous se jeter dans l'Arve ce soir au titre que le décolletage est en train de mourir. Non il y a des enjeux mais le décolletage quand même, connaît, et encore une fois Président vous êtes à la tête du premier département industriel de France, et je peux vous dire qu'en région Rhône Alpes, nous sommes la première Région industrielle de France, avec 500 000 emplois industriels, la moyenne en pourcentage de PIB en France c'est 12%, il y a 12% d'emplois industriels dans toute la France, la Région Rhône Alpes est à 16, 17, 5 points au dessus et la Haute Savoie 24, 25 en déclin. Encore une fois je demande à tout le monde d'être conscient des difficultés, mais arrêtons ce soir d'expliquer que le décolletage est en train de mourir.

Deuxième réponse Madame à votre question, on va être très clair, on va être complètement et totalement transparent à votre question par rapport à Pierre Carrée, je l'ai dit, 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 [13-38]

[13-38] [Important, Martial Saddier précise qu'il faut protéger l'environnement donc que le Funiflaine n'a pas sa place à Pierre Carrée (Pierre Carrée rasée, domaine skiable au lieu de diversifier les activités de la neige etc) il faut changer la place de la gare intermédiaire pour qu'il amène plus de dynamisme aux 2 stations solidaires Les Carroz et Flaine. Le Funiflaine ne sera rentable que s'il a une clientèle tous les jours de la semaine]

Le Funiflaine tel qu'il vous est proposé ce soir ne comprend pas, vous écoutez bien, il y a une procédure, Monsieur le Sous-Préfet pourrait vous en parler mieux que nous, ne comprend pas de développement d'urbanisation au col de Pierre Carrée, le dossier tel qu'il sera déposé, et la gare de Pierre Carrée est une gare qui essentiellement, je ne vais pas revenir sur tout ce qu'on a expliqué tout à l'heure, répond à des questions qu'il faut résoudre et qui existent aujourd'hui avec l'état des lieux. Demain le développement du col de Pierre Carrée dépend d'autres procédures, on va être très précis, il y a je crois Mr le Président du SCOT, un SCOT qui est en cours d'élaboration, c'est à dire que tout le nord de la Haute Savoie, et le Haut de la vallée, les maires discutent ensemble de où il faudra faire du développement ou pas faire

du développement, et le SCOT est décliné dans chaque commune par un PLU, un Plan Local de l'Urbanisme, il se trouve que le col de Pierre Carrée c'est sur la commune des Carroz, et donc si il y a un développement hier demain et après demain, il sera étudié dans le cadre du PLU des Carroz ou du SCOT et du SCOT.

Et l'eau, bien évidemment, tous ces aspects là ont été pris en compte et on travaille après Vêrêt à trouver une solution avec les services de l'Etat, la Commune, l'Agence de l'Eau pour résoudre le problème de la fameuse retenue qui fuit (Vernant). [13-39]

[13-39] [Le projet Funiflaine déroule un tapis rouge à ce projet d'urbanisation, et nous pensons que c'est la seule raison du choix de la commune d'Arâches pour bénéficier de la vente du terrain estimée à 20 M€. Cette vente est une perte de patrimoine de 20 M€ pour la commune. Nous ne voulons pas de ce projet.]

11 50

Question : Frédéric Anthoine industriel à Magland, décolleteur

Je vous remercie de vous préoccuper des décolleteurs de Magland

Sachez que si une grande partie de nos terrains n'était pas inondable, atout industriel, si le PLU n'avait pas été revu il y quelques années, il y a 3 ans en arrière, les décolleteurs de Magland seraient toujours là. Le problème de on s'en va, on s'en va, à cause du changement de PLU on ne peut plus agrandir nos usines.

Applaudissement.

réponse René Pouchot

Je vais te répondre Frédéric, il n'y a pas eu de PLU en 2006, le PLU date de 2004, toi tu dis il y a trois ans, pendant 2 ans on l'a étudié, malheureusement personne ne vient quand on fait ces réunions, on était 2 ou 3 autour de la table quand on a fini 2 ans après en 2006, donc le PLU existe depuis 2006 et il n'a pas été revu, et on a essayé toujours de faire la part belle aux industriels. On en avait des zones industrielles de prévues malheureusement moi je ne suis pas l'Etat, et même si on s'est battu bec et ongles, on a fait ce que l'on a pu, mais j'aurais bien aimé que les industriels viennent à mes coté parce que j'en ai jamais vu. voilà, je le dis quand même.

Enregistrement Magland 14-19h 34'29''

00 00

Bruno Charlot

Juste un mot, évidemment les PLU, et les zones urbanisées dans lesquelles on peut faire des industries dans une vallée comme celle de l'Arve, elles sont souvent confrontées à des zones concernées par le risque « inondation ».

Or le risque « inondation », tout le monde dit « bof, ouais » en fait vous savez ça relève parfois quasiment d'une espèce de fantôme, on entend parler de zone rouge de risque inondation, personne n'y croit vraiment, sauf que quand la catastrophe arrive, ah on voit cela d'un autre œil, et on se dit , mais quel est le représentant irresponsable qui a autorisé telle et telle chose, quel est le maire qui a accepté de délivrer un permis à tel ou tel endroit.

Aujourd'hui suffisamment de catastrophes nous rappellent que ce sont des sujets avec lesquels on ne peut pas sourire. Il faut être extrêmement stricts. Il est vrai que lorsque les restrictions s'imposent aux uns aux autres, ça ne se fait pas sans douleur. Ce n'est pas simple. Car l'histoire a changé. Sur ce registre là, je souhaite appuyer ici, sur la position de l'Etat mais aussi en soutien des élus, qui sont contraints parfois de prendre des décisions difficiles, mais il le faut Monsieur, peut-être pour protéger de catastrophes à venir auxquelles aujourd'hui personne n'est vraiment très porté, les gens ont du mal à y croire. Voilà, moi je crois qu'il faut être très prudent, le climat change, la montagne change, les rivières changent parfois, il faut être extrêmement prudent. Alors c'est vrai qu'il faut s'organiser en face de tout cela. Ces réflexions ont été aussi au coeur de la construction du projet Funiflaine, ces risques ont été pris en compte.

01 50

question Bonsoir. Valérie Monnet je représente la société Go Massif

Je voulais savoir quelles étaient exactement les restrictions par rapport à l'utilisation de la route de Flaine

Christian Monteil : Les restrictions d'utilisation ?

Valérie Monnet. Il parlait de restrictions pour l'utilisation, que les cars n'auraient plus le droit de monter à Flaine, nous on a des minibus, on voudrait savoir si on pourrait toujours monter des clients sur Flaine, parce qu'on les prend à l'aéroport de Genève et qu'on les monte sur Flaine.

Christian Monteil : Bonne question, on comprend mieux. Il n'y a pas de solution unique à un problème ou une question. Il n'y a pas une seule réponse à la question qui est posée. La réponse est multiple, vous l'avez compris tout à l'heure.

On a envie nous qui sommes les promoteurs, on a envie de rendre le tracé plus attractif pour les utilisateurs. Cela veut dire que les gens qui sont dans la vallée, il faut qu'on leur donne envie de sauter dans ce bel équipement qui va nous monter très rapidement les skis sur l'épaule et aux pieds immédiatement après pour aller faire une bonne journée de ski. Vous, vous nous parlez des gens que vous allez chercher à Genève et que vous souhaitez monter en station. tout se discute, on ne va certainement pas vous interdire de monter. On ne va pas faire 4 ruptures de charge, une fois en sortant de Genève à la frontière parce que ça peut arriver, et puis une autre fois en bas, non, non, tout se discute, entre les véhicules qui demain seront, ils le sont déjà hybrides, et qui demain seront électriques, n'ayons pas peur des mots, et puis les vieux bus qui aujourd'hui sont encore euro2 ou euro3 et qui ont de la peine à se hisser avec le tonnage en haut, il y a plein de choses à discuter. Voilà. C'est une question, c'est une excellente question parce qu'on va la conserver au fond de nos débats ce soir, je ne dis pas pour faire plaisir, c'est un excellent sujet.

La même question peut se poser d'ailleurs (personne l'a posée) : est ce que l'on va laisser monter les poids lourds de 19, 20 tonnes etc, la haut, pour approvisionner, il y a 2 ou 3 sujets. Le premier sujet c'est la route départementale : sur la route départementale c'est nous qui décidons. Dans les traversées des villages, ce sont les maires qui décident, donc là aussi on va se parler et c'est le bon sens qui va s'imposer. L'idée générale c'est bien on monte tout seul, plus vite et plus confortable, et on redescend de la même façon. Et je reviens à nouveau les secours, c'est un sujet, j'évoquais un service d'incendie et de secours dont le représentant est là, je l'ai vu tout à l'heure, le Colonel PAPE, je ne sais pas où il est, le collègue, il est là, on évoquait le sujet, vous avez un problème sur la piste, le temps d'être secouru et pris en charge, si on a la possibilité d'adapter immédiatement dans la descente, dans la benne la prise en charge du blessé, plutôt que de lui offrir les virages, et la demi heure ou les 40 ou 50 minutes pour descendre, c'est peut-être mieux quand même. C'est tous ces petits sujets qui font la modernité, la performance de notre installation.

05 29

Marc lochum

Je voulais simplement compléter un point important qui viendra enrichir le cahier des charges de la Délégation de Service Public lorsque nous ferons appel à un concessionnaire, c'est la notion de l'horaire d'ouverture et de fermeture. En effet, cet appareil, en fonction de son horaire d'ouverture et de fermeture peut en effet donner raison à certaines interrogations, en ce qui concerne le transport bien évidemment des petites navettes de Genève, il est certain qu'en fonction des horaires tout est modifié. Tout à l'heure lorsque je parlais de la restriction des cars, et c'était en effet évoqué par l'intervention qui a été faite tout à l'heure, bien évidemment je parlais des Tour Operators, et 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. En ce qui concerne le transport de l'autre clientèle, on constate que sur la route de Flaine on a pas de soucis avec ces transports, ces petits transports. il faut bien faire la distinction entre A et B et surtout

ensuite s'adapter à la notion des horaires d'ouverture et de fermeture, qui vont conditionner bien évidemment, ce que je disais tout à l'heure par rapport aux poids lourds, par rapport aux bus, je crois qu'il y a cette typologie des flux, qu'on doit travailler en profondeur et qu'on doit adapter aux horaires de l'appareil proprement dit.

06 55

question : **Une Dame** : Je reviens à la source, moi je suis désolée Mr le Sous Préfet de penser que vous avez une fonction qui est difficile, et que vous êtes dans la catégorie qui se couvre quand il y a rien à (craindre) , vous prenez vos précautions à l'avance, moi j'habite depuis 54 ans à Magland

07 03

Christian Monteil coupe la parole de la personne

Soyez sympa, on n'est pas venu pour s'attaquer ce soir, d'accord ce soir, Madame soyez sympa s'il vous plait

Je n'attaque pas Mr le Sous-Préfet, je dis ouvertement ce que beaucoup pensent, je n'attaque pas du tout Mr le Sous Préfet, je n'ai pas la force d'attaquer quelqu'un. Mais il y a 54 ans que je suis venue habiter à Magland, je n'ai jamais vu, maintenant on nous dit que la roche va nous tomber sur la tête et qu'il y a des inondations qui vont inonder tout Magland, donc on a besoin de raisonner, et donc comme vous avez l'intelligence et moi pas vous allez m'expliquer

Christian Monteil : Vous vous sous-estimez Madame.

La Dame - J'habitais à Marignier le long du Giffre, le Giffre est une rivière beaucoup plus torrentueuse que l'Arve. Mettons-les à égalité si vous voulez, elle a été endiguée elle n'a jamais débordé. On a jamais vu ça. Magland maintenant : on a fait des digues, qui sont de nouvelles sortes de digues et maintenant on devient inondable, donc moi bêtement je ne comprends pas. Alors Magland ou presque tout Magland est en zone rouge. On se demande pourquoi Magland est en train de végéter, c'est parce que on a pas d'espace où on est tranquille : on risque l'inondation, on risque tout, et moi je trouve un peu bizarre que sur la même propriété on a un qui peut être inondable et le voisin ne l'est pas. Donc il y a une logique qui me dépasse, moi je veux bien qu'on m'explique, je veux bien qu'on vienne avec moi, je veux bien qu'on fasse le tour de tout et de savoir de quoi on a peur. On nous donne peur, c'est une peur !

08 47

Bruno Charlot

Merci pour votre question. ça permet de clarifier 2, 3 choses, vous savez, vous dites le Sous Préfet surtout à ce moment de l'histoire de France n'a pas forcément une place très facile, mais je l'assume parfaitement, pour répondre à votre question, **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 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 [14-40].** Alors c'est vrai il y a des décisions compliquées à prendre, mais faites moi l'honneur de penser qu'elles sont souvent pesées, peut-être sur la base de considération que vous ne maîtrisez pas, n'y voyez pas offense, mais parce qu'on est dans des domaines très techniques. et vous savez quand des catastrophes arrivent comme nous n'avons jamais vu, je reviens sur ce que j'ai déjà dit tout à l'heure, à ce moment là, croyez moi chacun est plutôt content d'avoir mis en place des protections sur lesquelles, auxquelles personne ne croyait vraiment. Le sujet est compliqué. Il faut appliquer les choses qui s'imposent à nous avec bon sens, mais je n'ai pas de regret dans les décisions qui sont prises. **[14-41]**

[14-40] [Nous sommes très heureux de la déclaration de Mr le Sous-Préfet (en gras) .Nous lui recommandons de ne pas se baser uniquement sur les informations biaisées des élus mais aussi de s'informer auprès de la population.]

[14-41] [D'une façon générale, dans le dernier PPRN, les aménagements effectués pour réduire les risques (par exemple pour permettre à certains habitants de rester chez eux, ou minimiser les problèmes), ne sont pas pris en compte dans les évaluations de risques, et dans le zonage administratif, car l'administration fait l'hypothèse que ces aménagements ne sont pas entretenus, et après c'est à la Préfecture d'évaluer la situation, comme l'a exprimé Mr le Sous-Préfet, en prenant également en compte les règlements, et après une analyse de risque des services techniques. Il m'a semblé sur des projets que les aménagements liés au projets étaient mieux pris en compte, les propriétaires étant très motivés à les entretenir, surtout si c'est un Etablissement Recevant du Public qui a régulièrement une inspection de sécurité.]

10 13

Xavier Roseren (député de la circonscription)

Merci Mr le président, alors permettez moi de dire quelques mots, je suis rentré tout récemment dans le dossier, et je me félicite vraiment qu'on ait des investissements dans nos massifs et qu'en plus les investissements diminuent, le nombre de cars et de véhicules sur la route, j'ai à ma gauche le président du SCOT, comme me rappelait mon collègue Martial Saddier, on a un SCOT qui est tout nouveau qui est en train d'être élaboré, et je pense que dès le 8 mars lorsque la concertation sera terminée sur cette période là, il sera nécessaire que autour du SCOT vous puissiez discuter sur l'aménagement global de notre massif, et en particulier sur ce projet là, ça me semble important. Juste une remarque, beaucoup de choses ont été échangées et j'ai vu qu'il y avait un tracé alternatif, je pense qu'il est facile avec les services, de montrer qu'il y a effectivement des zones qui sont en PPR qui ne permettrait pas du coup entre le P1 et le P3 de répondre pour qu'il y ait des problèmes d'installation, au vu comme cela il semblerait qu'il est plus facile d'être au centre mais il y a certainement des problèmes techniques.

Moi ma question porte plus sur, et je vous en avais parlé Christian, sur la partie économique, c'est un beau projet, il y a de l'argent de la Région du Département, de l'Etat et puis il y aura une Délégation de Service Public pour l'exploitant. je pense qu'à ce stade là, juste après la concertation il serait nécessaire de faire une petite étude économique pour rassurer tout le monde, et peut-être, on disait que 800 places n'étaient pas suffisant, je ne suis pas spécialiste mais j'imagine qu'il va falloir faire d'autres aménagements, Mr le maire au pied de cette remontée mécanique, peut-être faire un peu de logements pour les gens qui ne voudront pas dormir la haut, mais donc on aura le transport, donc cette étude économique, elle semble nécessaire pour du coup s'approprier le sujet et puis après plus largement, mais cela c'est dans un deuxième temps, on aura forcément besoin comme on a pas de SCOT terminé, d'un UTN, donc il faudra qu'on invite le Comité de Massif et en particulier l'Espace et Urbanisme afin de les inviter, à mon avis dans l'été, pour leur présenter le projet, et puis avant qu'on soit dans des dossiers qui sont assez lourds, pouvoir faciliter le dossier et faire ici inviter ici le Comité de Massif, pour voir, leur montrer le projet.

12'44

Christian Monteil. Questions-réponses à la tribune cela ne se fait pas, mais des études on en a peu près 15 kgs, qui sont vieilles, très vieilles, on a oublié, certaines qui sont encore véritablement d'actualité, on est sûr d'une chose, c'est vraiment le sujet que j'évoquais tout à l'heure, c'est que le manque de financement, les documents vous les avez, c'est une installation qui va avoir besoin de financement d'une quinzaine de millions d'€, une fois qu'on a mis l'argent de la Région, du Département, de l'Etat, de l'Europe, des Communes et de l'Interco, il manque une quinzaine de millions d'€, alors nous on a envie de mettre la barre relativement haute sur les exigences de fonctionnement, sur le cadencement, sur le fonctionnement dans l'année, sur la question des Lycéens, des Collégiens, des écoles, on a même eu des questions concernant le ski, le ski de fond à Pierre Carrée, etc. Tous ces sujets on va les noter, et ce sont les aménageurs qui vont venir avec les investisseurs, nous faire la meilleure proposition aux meilleures conditions. S'il n'y a pas d'équilibre économique, il n'y

aura pas de Funiflaine, parce qu'on ne mettra pas un € de plus, la seule chose sur laquelle nous puissions compter, c'est que la concurrence fera qu'on aura le service au meilleur prix. Sinon il n'y aura pas, c'est tout. Certains seront contents. Même ceux qui ne sont pas d'accord avec le tracé ne seront peut-être pas contents, parce qu'on aura perdu quelque chose [14-42]. Notre objet, c'est vraiment de réussir à rassembler les conditions, et à mettre les exigences au meilleur niveau.

Et après, on va faire très vite, hein, La concertation, on se retrouvera au niveau de la prise de décision très très très rapidement, on ne va pas attendre 15 ans de plus, cela fait trop longtemps qu'on en parle, on va le faire ou pas selon ce que vous allez dire, et selon les moyens qu'on pourra mobiliser.

[14-42] [En effet, nous ne serons pas contents que le Syndicat soit parti dans une direction sans bien regarder les choses.]

Marc lochum

Je voudrais compléter ce qu'a dit le Président tout à l'heure, le coût de l'investissement c'est un peu pareil, vous avez été rassuré, il s'agit de 76 millions d'€, comme le rappelle le Président, nous sommes face à un apport de subventions cumulées, y compris l'Europe, qui permet de constater que lorsque le délégataire va être choisi, donc le concessionnaire va être choisi, il sait qu'il aura à mettre en effet 15 ou 16 M€, pour construire et ensuite exploiter l'appareil. Je voudrais simplement vous donner un exemple, le télésiège qui a été construit aux Molliets très récemment, vous connaissez, qui part des Molliets jusqu'à la Tête des Saix, combien a-t-il coûté ? Il a coûté 8 M€. Avons-nous un retour d'investissement, non puisque nous remplacions 2 télésièges. Lorsque vous faites cette analyse et que vous constatez qu'un concessionnaire aura 15 M€ à engager avec 60 M€ de subvention, je pense qu'on aura beaucoup de candidats, car en effet le retour sur investissement du concessionnaire, il va être basé sur 2 éléments : le premier élément le ticket d'entrée pour aller sur Flaine, mais comme je l'évoquais tout à l'heure, si nous sommes reliés avec Carroz 1500, on aura un ticket d'entrée sur le Grand Massif. Cela veut dire que le concessionnaire va avec beaucoup de lucidité aborder un aspect économique en compte d'exploitation communal sécuritaires. Je veux dire sécuritaire. Et je vous parle en tant que Président des Remontées Mécaniques que j'ai été pendant 19 ans aux Carroz, je dois dire sincèrement que c'est un sujet qui va en effet exciter beaucoup de concessionnaires. Et en parallèle de cela, il y a toute l'économie locale qui va se développer, des emplois qui vont se développer, je vous l'évoquais tout à l'heure, cela va amener beaucoup d'emplois pour le concessionnaire, et là je me tourne vers mon ami René Pouchot, et pour rassurer les gens de magland, mais c'est un élan extraordinaire pour la commune de Magland que vous allez avoir, car c'est un tremplin financier, retour d'économie qui va être fantastique, possibilité d'hôtels, possibilité de commerces, en matière d'... économiques, car pour toute cette population, nouvelle qui viendra en fait chez vous, cette dynamique du CEVA avec la gare, sincèrement, Magland, va prendre un élan nouveau, et sincèrement je pense que les retours économiques y vont être favorables pour tous. [14-43]

[14-43] [Nous sommes réservés sur les conseils économiques de Marc lochum qui a considérablement endetté sa commune tout en vendant son patrimoine, part importante des revenus. De plus, Magland ne dispose pas d'autant de terrains constructibles qu'Arâches. Enfin, Arâches est une des communes ayant les taxes les plus élevées du département, et Magland est (ou était) à l'autre bout de l'échelle. La vision n'est pas du tout la même.]

Enregistrement Magland 15-195145

Voilà, vous avez présenté votre projet dès le début de la soirée comme écologique, c'est résister aux camions, aux voitures, aux cars de montée dans la montagne, c'est très bien, mais s'il n'y a pas de gare aux Carroz, les gens vont continuer de monter aux Carroz, en voiture, en cars, en camions, vous parlez également de navettes que vous alliez organiser depuis Les Carroz pour aller aux Molliets, donc je ne vois pas, je pense qu'il y aura toujours

autant de trafic, quoi en fait.`

Réponse Marc lochum

Si vous voulez, vous avez raison de poser cette question, tout à l'heure j'évoquais bien évidemment que Les Feux n'apportaient rien. Vous savez qu'initialement il y avait un projet qui passait aux Carroz, en venant de Magland pour ensuite partir sur le Domaine et ensuite arriver sur Flaine. Le coût financier était trop élevé, on a donc pris comme note qu'il était nécessaire de réfléchir différemment, c'est la raison pour laquelle je vous évoquais Carroz 1500 tout à l'heure, qui va être un pivot. Et là, lorsqu'on dit cela, on doit prendre en considération votre remarque, elle est prise en considération, puisque je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'assister à certaines réunions publiques que j'ai faites, nous sommes en train de travailler des parkings structurants à l'entrée de la station, nous sommes en train de travailler un transport par câble, un transport urbain par câble aux Carroz que je ne peux pas encore évoquer officiellement, mais qui est en train d'être travaillé, qui sera annoncé avant la fin de cette année, transport par câble aux Carroz qui est un transport urbain, qui va apparaître, il y aura aussi aux Carroz des parkings structurants à l'entrée de la station, et derrière cela, grâce aux transports urbains, nous n'aurons plus la nécessité d'aller au départ de la télécabine, et nous pourrions mettre en place des navettes hybrides, pour faire en sorte que nous prenons en amont, comme beaucoup de stations, la clientèle, éviter la traversée de la station, et venir en effet continuer à Merci de votre question, parce qu'en fait, je vous avoue, c'est très clair, que le Conseil Municipal, bien sûr on n'en fait pas étalage, mais on travaille tout cela dans le détail, car c'est vrai on serait totalement dans l'incohérence, de dire d'un côté on ne veut plus polluer, et d'un autre côté on laisse de côté la station. Voilà, je pense vous avoir répondu, et j'aurai l'occasion en réunion publique d'en parler davantage ;

[c'est encore plus simple avec un Funiflaine aux Carroz, sur le Domaine Skiable, et le transport est en lien avec la vallée.]

2'13"

Frédéric Anthoine. Je reprends la parole, je tiens à m'excuser, ce n'est pas PLU mais c'est PPRN, je me suis trompé tout à l'heure. C'est à cause du PPRN qu'on a une grosse partie des industriels qui ne font pas grandir leur usine.

2 questions vous poser :

- la première, avez-vous la maîtrise du foncier, au niveau du départ de la gare de Magland, et si oui, quelle est l'enveloppe de l'achat des terrains.

Réponse Christian Monteil

Tout est transparent, et tout est public en plus. Donc on n'a pas la maîtrise du foncier, on est en relation avec le propriétaire, la société de transport RIAND, et on est en train de discuter, on a une base, c'est l'évaluation des Domaines, qui est faite, et cette base on est en train d'en discuter, avec le propriétaire que j'ai rencontré avant-hier, vous voyez c'est récent, donc on n'a pas trouvé d'accord pour l'instant, on en trouvera un forcément, si on trouve un accord amiable on a des marges de discussion avec lui, sinon l'acquisition sera intégrée dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique, que nous sommes obligés de faire dans tous les cas, comme on le fait quand on élargit une route, qu'on fait un rond-point, etc.

3'33

Donc on est en contact, on n'a pas conclu et on a une estimation des Domaines, qui est intégrée dans le plan de financement, tout comme l'est, j'ai vu les gens d'ENEDIS tout à l'heure, on a un accord qui a été trouvé avec ENEDIS pour restructurer la ligne électrique dont le survol n'était pas possible par le téléporté, le travail a été fait, on a étudié tous les sujets, pour ne pas être pris au dépourvu quand on dit qu'on est à 76 M€. c'est beau ou c'est énormissime comme on dit, c'est le chiffre qu'on a imaginé qui inclut les aspects fonciers, tous les aspects bien sûr, d'équipement, d'investissement, qu'on a évoqué tout à l'heure. Encore 2 ou 3 questions.

4'26"

Bonjour, je m'appelle Alexia Mercher (ou Mercier), j'habite à Magland, et j'ai très bien

écouté votre projet, j'ai vraiment regardé le prospectus aussi qui est arrivé dans nos boîtes aux lettres.

Ce projet il est très beau, il défend des stations, Les Carroz, Flaine, il défend une économie, vous avez aussi beaucoup parlé d'argent, oui l'argent c'est important mais nous à Magland, on va devoir vivre avec un cadre de vie qui va évoluer, avec des terrains qui ont été bloqués par le PPR, donc notamment pour nos industriels, mais aussi pour nos habitations, demandez aux jeunes de Magland comment trouver un terrain aujourd'hui pour construire, donc nos terrains restants vont se transformer en parkings, puisque visiblement le parking qui a été prévu de 800 places est sous-dimensionné, donc là vous ne rassurez pas les gens de Magland parce que vous avez beaucoup parlé de très belles choses sur Les Carroz et sur Flaine, cela nous intéresse parce que nous sommes sensibles évidemment à ce qui se passe sur la route, nous voyons nous aussi des voitures qui descendent et qui montent à Flaine et des embouteillages, on n'est pas là pour qu'il y ait plus de pollution en montagne, par contre nous on sait très bien que notre cadre de vie va en prendre un coup, notre cadre de vie ça va être nos transports à nous, la pollution rajoutée, les parkings, cela veut dire notre environnement tous les jours pour nous, nos enfants, on sait que le contour de Magland va se transformer en parking géant, peut-être même que nos zones agricoles vont subitement se transformer en complexes immobiliers, est-ce que Magland a envie de cela premièrement, donc j'aimerais que la prochaine fois, oui Mr Monteil, la prochaine fois que vous monterez quelque chose, vous montrez sincèrement aux gens du rez de chaussée ce qui va se passer dans leur vallée, parce que le projet il est très beau, et je ne remets pas en cause, les objectifs et les bonnes intentions, tout a été pensé pour les communications depuis Les Molliets, depuis Flaine, depuis Pierre Carrée, en sachant que Pierre carrée va se transformer en complexe immobilier ne nous voilons pas la face, mais sincèrement et Magland

forts applaudissements -

6'29"

Une ou deux questions.

Bonsoir, Jérôme Petitjean habitant sur Magland .

J'avais une question au niveau environnemental, on parle d'écologie, mode de transport écologique, on s'arrête là ou on va un peu plus loin, on parlait tout à l'heure d'évacuation des déchets, voilà est-ce qu'il y a une réduction par rapport à cela sur Flaine, et aussi au niveau des pistes cyclables, est-ce que ce mode de transport va être plus développé ou pas,

Christian Monteil

Allez, allez plus loin, c'est l'invitation, c'est l'invitation qu'on vous fait d'aller plus loin, d'aller différemment dans l'équipement de la montagne, voilà, y aller différemment, avec un autre mode, qui va s'inviter, qui va s'inscrire, c'est différent, alors moi je comprends madame, je comprends les appréhensions, qui sont les vôtres, d'abord parce que vous vivez là, et puis vous êtes légitime à les exprimer, (Alexia Mercher : on aime notre village) oui, et moi j'aime mon département Madame, c'est moi qui l'ai choisi, je ne suis pas né ici, mais j'ai aimé, j'aime, bien sûr, mais si vous voulez je me dis que cette image, cette attractivité, elle est aussi un gage d'avenir, pour notre emploi, pour notre activité, pour nos enfants, nos petits enfants, voilà il faut peser tout cela, il faut réfléchir, on ne va pas régler en une soirée avec cette assistance nombreuse, très studieuse, et que je voudrais remercier mais je le ferai dans quelques instants, voilà il faut poser ces questions, bon, on doit pouvoir, on sait compenser beaucoup de choses, dans nos politiques des collectivités, nous savons compenser, écouter, et compenser beaucoup de choses, voilà c'est ce qui nous attend pendant quelque temps, donc aller plus loin, je reviens vers vous, bien sûr lorsqu'on a évoqué le sujet, il doit y avoir des bennes qui sont consacrées à la descente des ordures ménagères, le premier jour ou on a évoqué cela, tout le monde a éclaté de rire, mais si on va le faire, on va le faire, il faut le faire, et sans vouloir faire de comparaison, il faut qu'on soit capable, peut-être faut-il des transports scolaires, on ne va pas les transporter de la même façon, mais intégrer le transport des jeunes, voilà, tous ces sujets on a encore 6 mois, 8 mois, un an pour y réfléchir, pour les mettre dans la petite machine à penser qu'on a commencé à inventer ce soir, et en donnant rendez-vous, parce que vous devriez retrouver, dans le cahier des charges de la concession, une partie des interrogations que vous avez formulées ce soir.

9'08

Anne Lassman-Trappier, présidente de France Nature Environnement Haute Savoie.

Ce projet est très vertueux au niveau de l'objectif environnemental, mais il part avec un handicap, trop important à mon avis, que ce soit au niveau environnemental ou économique, c'est que la gare SNCF n'est pas directement connectée à la gare de départ du Funiflaine, il faudrait absolument que ce soit la gare SNCF qui devienne un pôle multimodal, et que les voitures, on en aura besoin de beaucoup moins puisque les gens seront incités à venir en train, on aura beaucoup moins ce problème de « Magland va devenir une zone de parking à certaines périodes de l'année », et surtout on sait que dès qu'il y a une rupture de charge, dans le train en tout cas, on perd 30 % des passagers, donc là on a des ruptures de charge complémentaires qui font qu'on a incité les gens en fait à venir en voiture jusqu'au pied du Funiflaine, plutôt que de les encourager de venir avec le train pour le développer, avec le Léman Express, depuis l'aéroport un moment, bon on est en train de faire tout ce qu'il faut, et là du fait qu'on ne soit pas à coté, ou connectés carrément l'un sur l'autre, même, pourquoi ne pas faire partir le téléphérique sur la gare, voilà.

Christian Monteil. Merci Madame la Présidente, c'est une excellente question. On l'applaudit.

10'40

C'est une excellente question que nous nous sommes posée déjà il y a 2 ou 3 ans.

Tout simplement, il y a une impossibilité d'avoir au même endroit la gare de départ et le parking. Voilà, c'est aussi simple que cela, et je reviens à nouveau vers les zonages. Vers le zonage inondations, dans le secteur de la gare, Monsieur le Maire, et la possibilité qui nous permet de partir depuis l'entreprise RIAND. Voilà, on ne peut pas faire tout au même endroit, si on met le départ du téléphérique à la gare, on a un accès à la montagne, cela ce sont des techniciens qui peuvent nous le dire, des ingénieurs, ce n'est pas possible, on a une attaque directe sur le flanc de la montagne qui n'est pas possible, ce n'est pas moi qui l'invente, c'est vous qui nous l'avez dit déjà, les jeunes, oui ou non !

Donc qu'est-ce qu'on fait, on reste avec une solution à trouver, Madame la Présidente, et on est vraiment conscients, pour l'instant, pour l'instant, compte-tenu du plan de financement, on a dit on va mettre un bus électrique depuis la gare de Magland, pour aller directement à la gare de départ du Funiflaine,

Bien, on espère avoir un peu plus d'ambition, et imaginer dans le cahier des charges qu'on va écrire, comment on peut mettre un transport par navettes aériennes, on l'a fait calculer Monsieur le Maire, c'est un dispositif qui est à l'étude, est-ce qu'on aura la capacité de se le financer, avec le cumul des financements que j'évoquais juste à l'instant, je ne sais pas, mais c'est un sujet, c'est un excellent sujet, et il nous intéresse, et je pense qu'on devra faire des progrès là-dessus, donc on en reparle. Comment aller dans les meilleures conditions de la gare de Magland à la gare de départ. J'aurais envie de vous dire avec Martial, qui pourrait vous dire comme moi, qu'on a étudié le déplacement de la gare de Magland, le déplacement, vous savez combien cela coûte, 1ère annonce par Réseau Ferré de France, c'est quelqu'un qui est à SNCF Réseau maintenant, j'espère qu'ils ne sont pas dans la salle parce qu'on se ... avec eux à chaque fois, première annonce, 3,5 M€, 2ème annonce 9 M€, 3ème annonce 22 M€. Donc hop, on enlève, on arrête. On a vraiment recherché toutes les hypothèses, et là on touche du bout du doigt un dispositif à évaluer, et puis à mettre en ligne, je pense qu'on pourra faire quelque chose de mieux que ce qu'il y a dans le dossier actuellement, rendez-vous dans 3 ou 4 mois. **[15-44]**

Allez dernière question.

[15-44] [Malheureusement une solution idéale à la gare de Magland est peut-être une Mission Impossible, mais nous pensons que faire une erreur également sur la gare intermédiaire sans population, plus la gare de Flaine excentrée, cela condamne totalement le projet.]

13'01

Monsieur Sera, habitant de Magland,

On a eu un tout petit accident au mois d'août, on n'avait plus assez d'eau. J'aimerais savoir, si on se développe et qu'on devient 4000 habitants, 5000 habitants, ou on va aller chercher l'eau.

Réponse. René Pouchot.

De l'eau il y en a, il y a eu un accident, cela arrive partout des accidents, cette année il y a eu la sécheresse, qu'est-ce que vous voulez y faire, cela n'a pas duré bien longtemps, et puis il y a eu un changement de fermier à la commune, c'est ce qui s'est passé. Il y a eu des petits problèmes, c'est résolu ne vous inquiétez pas.

Très bien, encore une question.

Oui peut-être au nom des établissements scolaires, je suis Principal de Collège à Cluses, nous avons des classes sportives en horaires aménagés, et l'opportunité que nous voyons à travers la possibilité d'avoir un transport comme celui-ci, c'est évidemment la possibilité de faire fonctionner une classe sportive, avec un temps partagé qui soit à peu près idéal, qui est cours le matin et ski l'après-midi.

J'ai été autrefois principal d'un collège qui avait une section sportive ski, on sait aujourd'hui, on a des exemples sur les vallées d'à côté, que c'est un élément important.

Or sur la vallée de l'Arve, on a un potentiel, et à l'heure actuelle, on a un fonctionnement qui ne nous permet pas forcément de façon satisfaisante de véhiculer les jeunes lorsqu'ils ont cours le matin, la même après-midi en haut, et en même temps de le faire dans un contexte, je dirais une qualité de vie et de travail qui soit satisfaisante. Donc il y a pour nous un vrai enjeu, un enjeu qui soit plutôt malin, qui est effectivement de pouvoir combiner les deux, avec les collèges, et avec la nouvelle façon dont le plan de la future olympiade a un peu prévu les sections sportives ski, c'est à dire la possibilité de développer ces aménagements sur plusieurs établissements, et ne plus forcément les focaliser sur un seul, ou sur quelques-une comme c'était le cas jusqu'à maintenant.

Organisation

Simplement, l'audience se termine, je voudrais simplement rappeler avant la conclusion par Mr Monteil de cette séance, que il y a 2 concertations qui vont se poursuivre encore, lundi prochain le 11 aux Carroz et lundi 18 à Flaine, que vous pouvez au regard des questions que vous vous posez encore, vous inscrire sur les table-rondes qu'on organise les 5 et 6 mars prochains, sur les sujets que vous avez abordés, au niveau de l'accessibilité, du développement, etc, donc faites-le, vous pourrez au moins à ce niveau là, participer aux ateliers et vous avez la possibilité de déposer des avis et des contributions sur la plateforme qui est disponible depuis le site internet du Funiflaine.

Christian Monteil. Mesdames Messieurs, vous l'aurez compris, il n'y a pas de patron, il n'y a que des serviteurs, et nous sommes ici à la tribune des serviteurs de ce dossier, de ce superbe dossier. On a pris beaucoup de plaisir, on a envie encore, de partager cette passion, on a les séances qu'on vient d'annoncer, on vous rencontrera peut-être les uns et les autres sur les 2 nouvelles séances ou sur les 2 ateliers, merci de vos questions, merci de l'ambiance, merci du respect réciproque des intervenants, entre eux et avec nous, et je voudrais, au nom de la tribune et avec Marie-Antoinette qui aurait pu être avec nous, elle nous a rejoints, vous remercier mille fois, et te remercier René de l'accueil que vous nous avez fait ici ce soir à Magland. Bonne soirée à toutes et à tous.

3. Réunion de concertation aux Carroz le 11 février

3.1 Exposés

<p>Enregistrement Les Carroz n°1</p> <p>00 00 Marc lochum Vice-Président de la Région avec cette notion de mandat il est toujours député, maisde la Région... Conseil Régional ..Mr Saddier sait mieux que quiconque répondre aussi à vos questions. Mr le Sous Préfet Bruno Charlot, je tiens à vous remercier aussi car vous êtes aussi omniprésent à coté de nous pour toutes les grandes réunions de travail, de concertation, merci d'être là je pense que vous aurez l'occasion d'intervenir. Mon cher Gilbert Catala président de la Comcom, qui là aussi nous écoute beaucoup dans ce dossier structurant puisque ce dossier a un impact énorme sur la vallée industrielle et la vallée à contexte touristique ou nous sommes. A ses cotés Xavier Roseren, là aussi, mon cher Xavier, merci en tant que député d'être à nos cotés, évidemment pour nous appuyer pour ce grand projet. Et puis, ma chère Fernande Auvernay, je crois qu'on a tous une pensée pour René Pouchot qui étant souffrant ne peut pas nous rejoindre. Je pense qu'il aurait aimé être là car en deux mots si je fais rapidement l'historique : en 1969 nous inaugurons la station de Flaine avec 6000 lits. En 2013 avec Mr le Député qui était donc dans une circonscription élargie Martial Saddier, nous obtenons avec René Pouchot l'extension de la station de Flaine qui passe avec 70 000 m2 de SHON donc confiés à nous sommes passés de 6000 lits à aujourd'hui 12000 lits, grâce à cette 2ème étape en 2013, et puis la 3ème étape c'est l'étape 2019, étape avec 2 consonances : la 1ère avec les 50 ans de Flaine, je trouve que c'est un belle image, et pour ces 50 ans de Flaine, la 3ème ... de Flaine en ce qui concerne ce dossier en fait structurant que nous allons évoquer. Bien évidemment, dans mes propos, ça devrait être étonnant que je parle de Flaine. Je crois qu'en tant que maire des Carroz, maire d'Araches La Frasse je pleinement dans les débats de ce soir, je vous expliquerai tout à l'heure en effet de quelle manière notre collectivité peut bénéficier aussi bien pour La Frasse, pour Araches, pour les Carroz que pour Flaine de ce gros dossier structurant [1-1] , j'en suis intimement convaincu. Et je vais ici bien sûr à l'ensemble des membres ici présents ici donner toutes les explications complémentaires que vous pourrez demander au cours de cette soirée. Bonne soirée, merci pour cette belle soirée qui va être brillante. Merci.</p>
<p>[1-1] Avec le passage à Pierre Carrée, les Carroz ne bénéficie strictement en rien du Funiflaine. Comment peut-on prétendre le contraire : ce dossier est structurant pour laisser Les Carroz sur le coté de la route. L'accès aux Molliets via Pierre Carrée est dissuasif en temps de transport, les skieurs préféreront prendre leur voiture ou aller ailleurs. Une gare aux Carroz serait à 7 min de Bellegarde et attirerait beaucoup de monde, skieurs ski aux pieds, touristes, habitants.</p>
<p>Enregistrement Les Carroz n°2</p> <p>00 00 Christian Monteil Mr le Maire, Mesdames, messieurs, Funiflaine et le Département c'est une longue histoire. C'est d'abord un retour dans le passé, le Conseil Général à l'époque, les élus du territoire, la création de cette station, et aujourd'hui, on se retourne vers le passé, on regarde vers l'avenir, on essaie de transformer cet essai superbe, une des</p>

stations fétiches de Haute Savoie, on essaie de transformer, les rugbymen n'ont pas pu le faire dimanche sur le terrain, ils n'ont pas beaucoup marqué d'essais, n'ont pas transformé grand chose, on va essayer de transformer cet essai avec un nouveau moyen, un nouveau mode de déplacement, avec de nouvelles modalités pour accéder à la station.

Il faut dire aussi que Flaine c'est à la fois Magland et les Carroz et Flaine, et que Magland c'est aussi les Carroz et Flaine, tout est lié et tout vit ensemble.

Et nous redescendons, nous sommes repartis du départ, de la vallée de laquelle les créateurs de la station avaient initié le téléphérique sur lequel nous allons revenir ce soir, pour essayer de retrouver une nouvelle solution, celle qui nous permettra d'arriver depuis la vallée directement dans la station avec les skieurs, les usagers évidemment, on verra avec les choses liées à l'approvisionnement à la station, et qui est à la sécurité également, et ça, la collectivité toute seule ici ne pouvait plus, ne pouvait pas le faire, il a fallu revenir dans le passé encore une fois et essayer d'élargir les contributions de ceux et celles qui ont initié ce superbe projet avec l'Etat, la Région, le Département, la Communauté de Communes, les 2 communes pour mettre ensemble une capacité à financer ce gros dispositif qui consiste à enlever avant tout les voitures sur la route, pour nous permettre d'accélérer et d'aller plus vite à la station. Il faudra bien que ce tour de table assez formidable qu'on appelle un Contrat de Plan Etat - Région pour obtenir des résultats il manquera d'ailleurs une certaine partie du financement que vous verrez dans la soirée, nous devons aller le chercher ailleurs pour que nous puissions réaliser cette opération, donc c'est une formidable aventure à nouveau. Ce soir c'est une séance d'échange avec vous, les habitants, les gens qui sont, il y en a quelques qui étaient déjà là à Magland, ils seront peut-être de nouveau à Flaine, il n'y a pas de problème pour échanger sur le contenu que nous proposons, prendre vos réactions, voir si il y a des sujet pour lesquels nous avons des progrès à faire, je pense que nous en avons quelques uns, place à l'explication, place à la présentation du dossier, et ensuite nous verrons de quelle façon nous pouvons répondre aux questions, même pour les politiques nous avons des réponses politiques, nous avons nos techniciens, nos ingénieurs qui sont capables de répondre à la demande si elles sont plus précises quant à l'aspect de la réalisation Voilà.

Enregistrement Les Carroz n°3

00 00

En tant que représentant de la Région, comment comptez vous accompagner ce joli projet?

Martial Saddier

Oui, bonsoir à toutes et tous. Je me joins aux salutations qui ont été faites par Mr le Maire. Je vous remercie pour cette longue concertation et d'échange.

Je représente la Région Auvergne Rhône Alpes partenaire de ce projet. Il faut d'abord excuser Laurent Wauquiez, le président, chacun comprendra qu'il ne puisse pas effectuer toutes les réunions et un 2ème élu régional qui est Gilles Chabert qui est bien connu dans le monde du ski, qui est le conseiller en charge de la montagne et qui ne pouvait pas être présent ce soir.

Il suit d'autres projets de ce type en Isère et en Savoie et il m'a demandé de suivre particulièrement pour des questions de proximité le dossier du Funiflaine.

La Région est partenaire au coté effectivement des 2 mairies, de la Communauté de Communes et du président du Département Christian Monteil pour plusieurs raisons. La Région, dans notre jargon, on dit qu'elle a des compétences. En fait, la loi lui demande de s'occuper particulièrement de choses, vous connaissez, en fait la Région, elle doit s'occuper d'économie, elle doit s'occuper de transport, elle a la

charge de ce qu'on appelle le schéma écologique, le schéma de développement durable.

Nous considérons que le Funiflaine remplit parfaitement ces 3 critères que la loi nous demande à la Région.

[3-2]

Une station de ski c'est de l'économie, c'est de l'environnement, le Funiflaine c'est des transports, c'est pour cela que la Région a choisi au coté du Département d'investir dans cette station de ski. Nous sommes la 1ère région de France et d'Europe en nombre de stations de ski, en nombre de nuitées et en journées skieurs. Nous avons décidé d'investir sur un certain nombre de secteurs, le logement saisonniers, nous avons décidé d'aller sur l'hôtellerie familiale, nous accompagnons sur l'enneigement, mais nous avons décider d'identifier un certain nombre d'Ascenseurs Valléens, puisque la loi il y a une 15aine d'années a permis au Département et à la Région d'inscrire de l'argent avec l'Etat, Mr le Sous-préfet, dans ce qu'on appelle un Contrat que doivent signer le Département, Région et Etat pour identifier un certain nombre de projets à travers un Contrat de Plan Etat Région.

Nous en avons identifié 6 et nous avons délibéré sur une politique très précise, un en Isère, 5 en Savoie, et à ce stade 1 en Haute Savoie, mon petit doigt me dit qu'il y en aura peut-être un 2ème en Haute Savoie, en tout cas il y en a 1 en Haute Savoie. Nous avons mis une règle très précise, nous y allons à hauteur de 30% du montant de l'investissement plafonné à 10M€ sur 5 projets.

Et puis nous avons fait une exception sur le Funiflaine, là où vous avez bien entendu qu'il pouvait y avoir jusqu'à 10M€ de financement sur les projets qu'on gère en Savoie, eh bien ici la Région a décidé de doubler la mise : nous mettons 20M€.

Pourquoi nous mettons 20M€ ici ? d'abord parce que le Département nous a challengés, cher Christian. Il ne vous l'a pas dit mais le Département met 25M€, 25M€, si la Région voulait venir et ressembler un peu à quelque chose il fallait au moins qu'on mette 20 M€. C'est pour cela qu'on met 20 M€, on suit le challenge mis par le Département et puis 2 autres raisons c'est le plus gros projet de France, et puis enfin vous en avez entendu parler mon petit sujet de la vallée de l'Arve, on est en train de le gagner, un gros pari sur les 10 dernières années qui est la qualité de l'air et le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve, c'est à ce titre, qu'ici nous doublons la mise, par rapport aux autres secteurs, nous respectons la loi. Nous partons du point le plus bas au point le plus haut par le tracé le plus direct **[3-3]** c'est connecté à la gare SNCF **[3-4]** C'est compétitif par rapport au fait de prendre sa voitures, c'est de l'économie, c'est de l'environnement, c'est la logique.

Je termine pour vous dire que ce n'est pas une politique exhaustive ni je crois le Département, je ne suis pas autorisé à parler pour le Département mais c'est le cas évidemment pour la Région. Cela ne veut pas dire que ces sommes colossales 45M€, Département-Région, 45M€ d'argent public, ça ne veut pas dire qu'on explique au, maire de Magland et au maire des Carroz, il ne faut plus venir voir le Département ou la Région pour n'importe quel autre projet pour les 15 années qui viennent, non on est toujours là, à coté de votre projet, le Département vous en parlera, la Région a aidé sur la neige, elle parle déjà d'autres projets à la Communauté de Communes aussi Gilbert (Catala), où la Région et le Département sont très présents. Non seulement c'est une chance extraordinaire, c'est une somme sans précédent. On a tous doublé la mise, on a tous cassé la cagnotte pour vous aider pour faire ce projet, en plus si vous proposez d'autres projets intéressants, on vous les aidera aussi, on est là pour échanger la-dessus.

[3-2] Nous sommes sensibles aux efforts pour préserver l'économie de montagne, mais le projet Funiflaine pose le problème des objectifs et des limites, qui sont d'ailleurs bien cadrés au plan réglementaire.

Le projet doit d'abord être un Transport Public, sur un territoire hébergeant du public, ce qui n'est pas le cas du projet présenté : Flaine 200 habitants, Pierre Carrée 0 habitants, Magland quelques centaines de personnes impliquées. C'est dérisoire pour

un Transport Public, le reste est du Domaine Skiable.

Notre projet apportera tout ce qu'il faut pour bénéficier d'un retour sur investissement.

Le projet du Syndicat est au contraire focalisé sur :

- l'immobilier sans considération des besoins de la population existante de la commune.

- l'accès au Domaine skiable, ce qui l'exclut du label d'Ascenseur Valléen.

Le projet est justifié par des faire-valoir peu crédibles.

Il faut couvrir un maximum de population aux Carroz, couvrir un maximum de besoins de transport, protéger la caractéristique naturelle du Grand Massif : flore, faune, paysage, perméabilité des sols, les pistes de ski alpin ayant un effet négatif sur plusieurs de ces points ne doivent pas être étendues de façon inconsidérée.

Le projet pose le problème de l'environnement. A l'heure de la disparition des espèces, faire un projet qui rase Pierre Carrée est un non sens, faire de l'immobilier à cette altitude (froid, vent et bétonnage) est encore un non sens.

Il faut repenser la montagne, avec un tourisme qui favorise le développement harmonieux de la montagne.

[3-3] Faux, Nous avons fournis 2 tracés plus directs : Par Les Feux-P3 et direct Bellegarde-Flaine P1.

[3-4] La gare de Funiflaine Magland est au moins à 600m de la gare SNCF, avec navettes, et rupture de charge.

Enregistrement Les Carroz n°4

00

Bruno Charlot

J'avais été oublié au moment des présentations, merci Mr Le Maire d'avoir pensé à dire qui j'étais.

Le Sous-préfet de Bonneville avait très envie d'être là ce soir. Vous l'avez compris, cela a été dit, l'Etat est complètement impliqué dans ce projet, non seulement au plan financier mais il y aura à couvrir l'ensemble des procédures qui devront être diligentées pour mener à bien le projet. On est dans une vallée dont la sensibilité n'échappe à personne. En terme de pollution de l'air vous le savez bien, et c'est un combat que nous sommes en train et collectivement de gagner, dans ce contexte là un projet comme le Funiflaine prend tout son sens. **Enfin il ne s'agit pas de faire les choses n'importe comment, il y a le respect de l'environnement qui est une donnée fondamentale et aussi les risques naturels avec lesquels il n'est pas question que l'Etat tergiverse d'une quelconque manière.**

Tout ceci fait que l'Etat porte un regard extrêmement précis sur tout ce qui va être fait dans le cadre du Funiflaine pour que ensemble, tous ensemble, on va voir ce projet exemplaire qui on ne sait jamais pourrait bien en inspirer d'autres. Je n'en dirais pas plus à ce stade. Merci.

Enregistrement Les Carroz n°5

00

Gilbert Catala, Président de la Communauté de Communes Arve et Montagne.

Merci . Je voudrais dire que ce sera un carrefour exceptionnel, exceptionnel vous avez compris en termes de financement, et c'est vrai qu'avec notre équipe nous travaillons énormément pour le développement économique et sur l'attractivité du territoire, c'est quelque chose à ne pas manquer. Alors l'attractivité du territoire, pourquoi, parce que aujourd'hui on pense économie, mais économie industrielle, il

faut savoir aujourd'hui, nous sommes sur notre territoire, c'est 50, 50. On a autant de tourisme mais comment rendre plus attractif ce tourisme. Je pense bien sûr à tous nos touristes, qui vont être, c'est fabuleux, ils vont être très intéressés, à nous de les conditionner, à nous de les amener, mais je pense aussi à toute la partie service, aujourd'hui pour qu'un territoire soit compétitif, on a besoin de services à coût réduit, à coût de bonne gestion, et cette bonne gestion on l'aura parce que tous les services vont passer par ce Funiflaine. Je pense aux services ascendants comme descendants, l'alimentation des restaurants, la descente des ordures ménagères, et on ne verra plus tous ces cars et tous ces ... de mobilité, tous ces cars et tous ces engins de service qui montent et puis qui descendent, et qui aujourd'hui dégradent notre environnement et puis la pollution au niveau J'attends beaucoup en tant que président de la communauté de commune, attractivité, services, tout cela à un coût raisonné qui attire encore notre public pour de longues années. [5-5]

[5-5] Les propos de Gilbert Catala sont des pétitions de principe, mais ne donnent aucune piste sur les moyens retenus.

**Il parle, comme d'autres, de réduire la pollution, mais en augmentant l'artificialisation du territoire (cf. compte-rendu du Conseil Communautaire du 19 juillet 2018 avec comme enjeu le projet immobilier de l'Arbaron).
Il faut préserver le dernier espace nature de Flaine.**

Enregistrement Les Carroz n°6

Film présenté par le Syndicat pour vous montrer la dynamique du Funiflaine.

Après ces images, et ces caractéristiques qui vous ont été montrées dans ce film, je vais laisser la parole à Mr Hughes Viard (Sté INGEROP) et Mr Fabien Adidal (Sté d'Ingénierie ERIC)

01 20

Bonsoir à tous. D'abord, pour vous présenter les caractéristiques du projet. Pourquoi le choix du câble? 3 raisons principales : d'abord c'est un mode de transport vertueux, pas d'émission de CO2 sur le site, il consomme une énergie fortement réduite, ensuite c'est un mode qui s'adapte à la topographie, entre Magland et Flaine il y a une topographie qui est accidentée et difficile à parcourir à bord d'un transport classique, en tout cas qui s'y prête très bien, et finalement c'est un mode qui permet de transporter une quantité importante de passagers et donc qui est adapté aux besoins.

Plus précisément sur la technologie, c'est ici le téléphérique 3S qui a été retenu, on dit 3S pour 3 câbles, 2 câbles qui sont fixes et comparables à des rails de chemin de fer sur lesquels les cabines viennent rouler et 1 câble qui entraîne les cabines en mouvement qui est le câble tracteur.

Cette technologie qui du coup a une capacité de transport très importante, et une capacité de franchissement aussi très importante, peut avoir des véhicules de grosse capacité, ici on est sur un ordre de grandeur de 35 personnes, on peut aussi avoir des distances inter pylône importantes donc en réduire le nombre sur le tracé. Finalement on a aussi des vitesses importantes, et des temps de parcours réduits, et aussi des capacités de transport très élevées, c'est le système de transport par câble qui permet de transporter le plus de personnes, ici le dimensionnement qui a été retenu est de 2000 personnes /h et par direction, en pointe..

04 24

Ce tracé comme vous avez pu le voir, qui part de Bellegarde, dans la proximité immédiate de la gare ferroviaire de Magland, arrive à Flaine par le Pierre Carrée en 19 minutes, avec le passage à la gare intermédiaire de Pierre Carrée en 14 minutes. L'idée c'est d'avoir un câble qui passerait pour récupérer les passagers toutes les

minutes, ce qui permettrait de créer une fluidification des déplacements, tout cela pour une longueur totale de 5,5 km environ, 1300m en positif, avec environ 40 cabines. Ce tracé a différents avantages, et notamment cette liaison rapide et directe, qu'on comme on l'a déjà dit et également le principe d'intermodalité au niveau de la vallée avec la gare ferroviaire, mais également avec les parkings qui sont à proximité de la station locale, des échanges aussi avec des cars, des navettes et des bus qui doivent être mis en place.

L'arrivée à Flaine se fera au niveau du parking P1 dans l'esprit de limiter au maximum les survols d'habitations actuelles et également pour limiter les risques naturels et naturellement les avalanches.

5' 04"

Enfin sur la station de Pierre Carrée, différents points sont à mettre en exergue, tout d'abord la nouvelle entrée sur le domaine skiable du grand massif, un moyen d'évacuation de la station de Flaine, des accès facilités pour les habitants du Hameau qui se situera juste en dessous et enfin la desserte du 27ème BCA situé à proximité.

5'29"

Enfin sur les images sur l'ensemble du projet au delà du transport de personnes, que ce soit des flux quotidiens ou des flux touristiques, il y a aussi une volonté de mutualiser cette installation pour le transport de fret, de rapatriements de blessés et de déchets. [6-6]

[6-6] Toujours les mêmes errements :

- si on parle d'avalanches, il faut lire le règlement Xa, regarder aussi les avalanches sur le tracé du Syndicat, et cesser de dire qu'un ersatz de « Transport Public » qui ne dessert pas de public vaut un Transport Public qui dessert du public.

- Pierre Carrée a 0 habitants (c'est grotesque pour un Transport Public), ne dessert pas le hameau car il y a déjà une navette et il y aura toujours la navette en raison du relief, le 27e BCA (quelques dizaines de Chasseurs Alpains) n'a pas besoin du Funiflaine mais de Pierre Carrée et de l'Arbaron vierges pour s'entraîner, comme les touristes ont besoin d'une zone vierge pour profiter de la montagne.

3.2 Echanges

Merci messieurs pour toutes ces explications, avant que de passer aux questions-réponses, monsieur Monteil demande à l'Association présidée par Mr Lardennois de présenter sa solution.

06 18

Régis Lardennois, s'exprime au nom de l'Association Flainoise et des Amoureux des Carroz.

...donc là on voit le plan des environs du projet, en bleu le tracé présenté par le Syndicat Funiflaine, et en rouge le tracé que nous avons présenté.

Ce qui m'a gêné au début, c'est le fait que pour un transport public, on ne s'arrête pas dans ..., moi je suis un ancien des Transports Publics, on cherche toujours à s'arrêter là où il y a du monde et là où on veut apporter des services, et là ce n'est pas les cas, on passe à côté des Carroz où il y a beaucoup de lits, je me suis dit, on va regarder cela de plus près, et je me suis rendu compte que les raisons techniques qu'on donnait pour ne pas passer aux Carroz, je pense qu'elles ne sont pas réelles ni concrètes, et qu'on peut très bien passer aux Carroz en arrivant sur le parking P3, c'est une zone avalancheuse c'est vrai, mais il y a un règlement dans le plan de prévention des risques, je pense que cela ne pose pas de problème.

Diapo suivante

On voit ici la station de Flaine en perspective, notamment ce que je voulais montrer,

c'est que le parking P1 est très excentré par rapport aux lits de la station, ce qui pose un problème d'autant plus qu'il n'y a pas d'ascenseur qui doit être prévu, alors il faut monter environ de 35m pour arriver sur le Forum, encore une cinquantaine de mètres pour arriver à Flaine Forêt. Le parking P3 par contre, plus en haut, est beaucoup plus central au niveau de la station, ce qui veut dire qu'au prix d'un ascenseur pour descendre sur la voirie de Flaine Forêt, il y a à peu près 25m de dénivellée, sachant qu'il y a 2 ascenseurs entre Forêt et Forum, on peut aller à pied si on n'est pas trop chargé, sur au moins les 3/4 des lits de la station, c'est quand même très intéressant pour un transport public.

L'arrivée sur le parking P3, d'abord c'est très bien pour les piétons car c'est très central, mais il faudra des navettes pour les logements les plus loin ou bien pour ceux qui sont très chargés, par contre c'est un endroit où on peut être skis aux pieds, et en passant par des remontées et pistes existantes, on peut arriver au Domaine Skiable de Flaine, là où se trouvent les plus importantes remontées. Ce sont des cheminements de transfert qu'on fait à ski, après tout les skieurs viennent pour faire du ski,

Et là, suite aux commentaires que j'ai entendus la semaine dernière au niveau des avalanches, j'ai dit cela dans un document que je n'ai pas eu le temps de diffuser totalement, je suis tout à fait convaincu que le respect des normes de prévention existantes et des règlements permet tout à fait de mettre une gare. Ce que j'ai évalué à Flaine, il y a entre 2000 et 3000 lits existants qui sont en zone rouge, ce qui veut dire que les précautions constructives sont acceptées, au plan de la sécurité, et il y en a plusieurs centaines qui sont sur d'anciennes coulées d'avalanche qui sont je suppose protégées. L'endroit où on veut mettre la gare sur le parking P3, ce n'est pas dans une coulée d'avalanche répertoriée, depuis au moins 100 ans, et donc là vraiment je pense que cela ne pose aucun problème sur ce point.

10 17

Marc lochum

je me sens bien sûr dans l'obligation de répondre à l'intervention de Mr Lardennois sur 2 points :

- le 1er point, bien évidemment quand on reprend le Funiflaine avec son histoire on va souligner tout de suite qu'en ce qui concerne la commune de Magland le point de la gare était en effet celui qui a été retenu, et pourquoi ce changement de gare, parce que au niveau des dispositions de l'Etat le plan d'exposition aux risques de zones inondables et d'inondabilité à Magland a été repris et on a été dans l'obligation suivant la directive qui nous ont été données par l'Etat de déplacer le départ du Funiflaine pour le mettre en effet à Bellegarde

-le 2ème point important, en ce qui concerne cette zone, tout ce qui est en rouge correspond au plan d'exposition aux risques d'avalanches sur Flaine. Si aujourd'hui on était amené à construire la station de Flaine, la station de Flaine ne se ferait pas. C'est clair. je laisserai Mr le Sous Préfet, mieux que quiconque en évoquer.

lorsque nous faisons la révision du PLU, ce qui nous a demandé à peu près 3 ans, qu'elles sont les remarques essentielles vers lesquelles les collectivités que nous sommes, que ce soit le maire de Magland, que ce soit le maire d'Araches, c'est de rappeler d'une manière très claire et forte, que nous avons une obligation de respecter les plans d'exposition des risques d'avalanches et le côté inondabilité. Je prends l'exemple de La Frasse, les zones inondables sont importantes, beaucoup de terrains ont été frappés d'interdiction de construire.

Le 2ème point c'est que si on avait fait le parcours des Feux, les Feux, nous les avons étudiés bien évidemment nous n'avons pas retenu les Feux, les Feux présentent un fort négatif qui est celui de constater, compte tenu du plan d'avalanche qui est ici entre autre, nous serions obligés de passer par le col de Pierre Carrée. Si nous retenons les Feux, nous passons par le col de Pierre Carrée, nous construisons une 4ème gare. Or ce n'est pas n'importe quoi puisque le bureau

INGEROP l'a évoqué, c'est du 3S. Ce qui veut dire que par définition nous augmentons de manière très forte l'addition financière, autrement dit qui est celle du Funiflaine, et qui dépasse largement sur le budget, donc là aussi c'est en matière financière dans sa totalité irrecevable.

Et ensuite, le plan suivant,

12 57

Nouvelle Diapo. Ce n'est pas une nouveauté.

Lors des voeux dans cette même salle nous évoquons que l'opportunité de ce Funiflaine ou au contraire une très belle économie pour la station des Carroz et également une très belle économie pour le foncier car en effet nous avons mis en place un projet très structurant de Carroz 1500 donc des Molliets. On constate que ce qui a été proposé par l'équipe en place Jean Paul Constant et c'est un succès phénoménal est de constater que le télésiège qui a été construit pour aller à la tête des Saix. Demain matin, lorsque le Funiflaine sera opérationnel, bien évidemment nous allons relier Carroz 1500 au Funiflaine.

Cela veut dire que Carroz 1500 sera une plaque tournante du Grand Massif **[6-7]**

Cela veut dire aussi que nous aurons la chance de demander au concessionnaire une politique tarifaire très intéressante pour soit faire du piéton en partant de Magland, soit faire du Flaine soit faire du Grand Massif. Et lorsque nous travaillons avec Pascal Tournier, avec Adrien Dauvé, avec Jean Paul Constant et toute l'équipe pour réfléchir sur le développement du grand Massif, bien évidemment qu'on a regardé les Feux, bien évidemment qu'on ne trouve pas la réponse adaptée, car des Feux jusqu'aux Molliets il y a 3 mn de voiture, nous avons déjà un parking très structurant sur les Molliets, nous avons un avenir considérable sur les Molliets,les générations futures parleront de Carroz 1500 car c'est ça la clé de la réussite du Grand Massif à 1500 m d'altitude. On imagine bien en hiver, comme en été, comme en intersaison cet appareil structurant qui fera en sorte qu'ils pourront en effet relier le Funiflaine. Les skieurs seront ravis, les piétons seront ravis et nous pouvons bien évidemment faire en sorte que la population carrozienne qui souhaitera éventuellement utiliser cet appareil, Funiflaine, prendra les Molliets avec les navettes structurantes qui se mettront en place et là l'économie elle est réelle, avec de réels retours d'investissement qui devraient être utilisés.

[6-7] L'infrastructure de plaque tournante à Carroz 1500 est un pur objet de Domaine Skiable, sans aucune retombée en été ou en intersaison, et ne concerne pas le Funiflaine. Le Funiflaine avec arrêt aux Carroz est skis aux pieds, et a un tout autre apport en hiver, en été et en inter-saison.

15 02 **Bruno Charlot**

Thématique Risques, pour le reste Mr le Maire a été complet.

Il y a des choses que l'on peut imaginer, il y a ce qui est réalité. Deux jours après la commémoration du 20ème anniversaire de la catastrophe de Montroc, vous voyez un peu le Sous-Préfet, ici, là, dire devant vous tous : oui on est en zone rouge d'avalanche au P3, c'est pas grave. On va mettre a gare quand même la bas. Non, il faut être sérieux, la gare ne se fera pas au P3. Autant le dire clairement aux gens, cela ne sert à rien d'y penser, ce n'est pas possible. Si des immeubles à Flaine existent en zone rouge, c'est parce que c'était avant. Aujourd'hui, comme ça a été dit, on ne pourrait pas le faire donc on ne fera pas une gare d'arrivée du Funiflaine au P3, ce n'est pas la peine de continuer et à y penser

Les options qu'on vous présente ici sont des options qui ont été réfléchies qui sont claires au plan réglementaire, et des difficultés restent à surmonter, et puis il faut aussi nous écouter, il faut croire que certaines choses peuvent être aménagées, il y

a des choses sur lesquelles clairement il faut tirer un trait. Moi je suis là pour le dire.
[6-8]

[6-8] les options présentées par le Syndicat sont réfléchies non pas pour apporter des améliorations pour Flaine mais pour des intérêts particuliers

Enregistrement Les Carroz n°7

00 00

Avant de vous donner la parole, sachez que nous sommes en réunion publique, cette réunion publique est enregistrée, aussi quand vous allez prendre la parole, je vais vous demander de vous présenter, et de nous dire pour qui ou quoi vous venez, est-ce que vous êtes... adhérent à une association, élu ou autre peu importe, mais qu'on puisse le savoir. Et que vos questions soient relativement courtes, bien entendu, Je vous laisse la parole.

0'45''

Je m'appelle Gérard Beaudoin, j'habite aux Carroz très souvent, je n'y suis pas domicilié mais j'y passe beaucoup de semaines dans l'année, et je voudrais savoir si le projet qui nous est présenté, fait l'objet d'une étude détaillée de substitution de flux de transport et de détail de services rendus

Je voudrais savoir si le projet qui nous est présenté maintenant fait l'objet d'études détaillées des substitutions de flux de transport et du détail du service rendu aux populations locales un peu plus pertinentes, significatives, sérieuses que celle qui avait présidé à l'élaboration de la 1ère rédaction du projet Funiflaine qui passait par le Lays. (*de quelles études parlez-vous ?*) L'étude de pertinence du projet au regard des substitutions présumées de flux de circulation et d'études de l'utilisation qui pourrait être faite par les populations locales du transport envisagés, c'est à dire en nombre de voitures supprimées, en nombre de population de Magland se rendant à Flaine, de Flaine descendant dans la vallée, quelle incidence ça a sur la pertinence économique et écologique du projet.

Autre question habitant d'Araches

Je voudrais savoir, est ce que vous pouvez nous expliquer quelles seront les retombées économiques pour la station des Carroz et aussi Araches.

3'00''

Bonsoir, j'habite à Arâches.

Je voulais savoir pourquoi au tout départ de ce projet, il y avait véritablement l'idée principale que ce Funiflaine s'arrêtait aux Carroz. Et ça c'était véritablement un point très positif aussi bien pour les gens des Carroz, des raisons scientifiques ou techniques qui s'y sont opposées. J'ai eu l'impression que ce fait de dire que ce Funiflainec'est comme si c'était un lapin de dire : on va adhérer à ce projet systématiquement. Il y a longtemps que je ne me suis occupée de rien, j'ai fait pas mal de choses. Maintenant, en revoyant ce croquis sur l'écran, vraiment les Carroz on est carrément éjectés du circuit, éjectés totalement. Je ne vois pas en quoi ça peut apporter quelque chose aux gens des Carroz. Je faisais énormément de ski je n'en fais plus, pour des raisons de santé, mais je ne vois pas, la possibilité, nous, ici, de profiter de ce Funiflaine. C'est vraiment une question, le fait d'avoir au départ, j'ai senti ça comme un appât, ça va être super le Funiflaine, on va tous embarquer là aller balader à Flaine Super.

Bonsoir à tous, je suis Benoît Grison, je suis Président de l'ARECAL, l'association des résidents des Carroz et Arâches la Frasse..

Je ne vais pas reprendre les points parce que il y avait des points que j'avais posés

comme questions mais Mr Beaudoin en a effectivement parlé savoir combien le Funiflaine allait capter, je ne sais pas. Est-ce qu'on ne va en capter que que 1000, est-ce qu'on va en capter 6000 qu'on va en capter 7000, on ne sait pas et indirectement cela pose aussi une question importante : si on capte 5000 voitures, 6000 voitures, qu'est-ce qui est prévu au niveau de Magland pour les voitures, est ce que, quel est le pourcentage des gens qui vont venir à la semaine à Flaine, ils vont accepter de laisser leur voiture une semaine à Magland ou essayer, préférer monter aux Carroz ou monter à Flaine en voiture, est ce que l'on va capter l'intégralité des Tours Operators qui montent là .Il y a pas mal de questions à ce niveau là, effectivement les retombées économiques sur les Carroz, les Carroz vont être surpris, Cela veut dire quoi : les voitures qui descendaient, malheureusement qui de temps en temps bouchonnaient, qui s'arrêtaient au Marlow pour boire un verre en attendant que le bouchon, là il n'y aura plus de retombée.

Autre point important : le coût qui va être pris par le Funiflaine, c'est un nombre de montées, un nombre de descentes, quel va être le coût de cette montée et de cette descente parce que il faut bien estimer un coût acceptable, est ce que la montée va coûter 5€, 8€, 12€, 15€. Que va faire une voiture qui a 4 personnes. Est ce qu'il va préférer payer 15 € ou il va dire je prends ma voiture et je monte

07 15

réponse Christian Monteil

Cette série de questions, elle provient de personnes qui ont des choses à dire ou qui on des doutes, des commentaires à faire, ça tombe bien la réunion de concertation est faite pour cela.

Lorsque vous évoquez la 1ère version, au départ on devait avoir un tracé qui était fait etc ou on en est, on en est privés. C'est un peu le sens de votre intervention Madame. Ce 1er itinéraire, cette 1ère version a été très très vite disqualifiée financièrement. Et là je vais vous reparler un peu d'argent. On peut parler d'amour que l'on porte à la montagne, au sport, on peut parler d'environnement, on va parler du financement.

L'opération qui a fait l'objet d'une signature entre l'Etat, la Région 20M€, le Département 25M€, les collectivités locales 2M€, 4M€ Communauté de Communes, nous attendons des fonds européens également, nous a amené à un montant d'une soixantaine de M d'€ mobilisés sur les deniers publics, sur les crédits publics pour investir et aménager des Territoires, mobiliser de l'économie et gagner en matière d'environnement, on l'a dit tout à l'heure. Et puis il reste un solde à payer, ce solde à payer il était insupportable dans la 1ère version qui a été étudiée. Oui on l'a étudié. On a passé des journées, on a eu des bureaux d'études qui ont produit des chiffres : ça ne s'équilibre pas.

Donc la réponse à la dernière question combien ça va coûter : ça ne coûtera rien si on ne fait rien, c'est une espèce de lapalissade, parce que le montage financier, on a expliqué à Magland, il est très simple, une fois que l'on a mobilisé les financements publics, c'est à dire votre argent finalement, quoi, on a choisi de le mettre là, en Haute Savoie dans votre Département, et lorsqu'on a décidé de mettre 25 M € sur l'opération, nous ne mettrons pas 1 € de plus et nous ne participerons pas au fonctionnement.

C'est à dire que à partir du moment où nous allons décider, j'espère qu'on va le faire assez rapidement, nous allons faire appel à un concessionnaire, c'est une délégation de service public, une concession, un fermage, on appelle ça comme on veut c'est à dire on va chercher un opérateur, on va lui dire l'opération on l'a estimée à 75 M d'€, nous avons 60 M€ sur la table, il faut 15 M€ pour finir la vous prenez ou vous ne prenez pas et ce concessionnaire nous allons lui demander en même temps, n nous allons lui dire : on veut que ça fonctionne non pas 3 mois

l'hiver, on veut que ça fonctionne 6 mois 7 mois, peut-être 8 mois je n'en sais rien. C'est nous qui allons décider. On va demander au concessionnaire de nous transporter à un tarif préférentiel les enfants, des territoires qui ont financé, et puis du Département aussi, on aura un tarif pour les lycéens, pour les collégiens, tout cela va être dans le cahier des charges.

On va dire également au concessionnaire vous devez avoir un fonctionnement tôt le matin et tard le soir qui nous permette de monter l'approvisionnement de la station, l'approvisionnement ce sont les bars, les restaurants, l'approvisionnement qui se fait en camion petit ou gros. On va essayer de flécher au maximum cet approvisionnement à des conditions tarifaires particulières avec le Funiflaine.

Et puis quand tout le monde sera couché le soir et qu'on aura rempli les poubelles en haut dans la station, on va dire au concessionnaire, vous nous laissez la possibilité de redescendre par la voie du Funiflaine les poubelles plutôt que d'avoir les camions poubelles qui sont sur la route.

En même temps le concessionnaire va faire ses calculs, s'il peut assurer ce service moyennant un tarif, et c'est lui qui va décider du tarif, nous on va l'accompagner on va le guider, mais c'est lui qui va décider. Il va trouver l'opération d'équilibre. Si avec 5 € il coule à pic sa société il ne le fera pas et si avec 15 ou 20 €, Monsieur, c'est trop cher, cela ne marchera pas et il ne fera pas non plus.

Voilà comment est monté le dispositif.

Je vous ai dit que c'était une petite pépite pour le territoire, pour vous, pour la Haute Savoie, et pour la Région parce que cette pépite elle repose sur le financement, sur la puissance du financement collectif et ensuite, on est dans un pays de liberté, d'entreprise, on va chercher l'entreprise, j'espère qu'elle sont plusieurs, qui devront se challenger pour offrir le meilleur résultat.

Est ce que on a calculé les flux, non on ne les a pas calculé **[7-9]**

On a des études qui nous permettent d'imaginer que... mais le résultat c'est le Business Plan. Est ce que l'on a des retombées économiques, les retombées économiques il y en aura probablement **[7-10]**

Mais là où ça va devenir intéressant, c'est que votre station, votre périmètre va gagner en qualité environnementale **[7-11]**

Vous allez hisser cette station parmi les stations de montagne vers lesquelles on va se tourner parce que l'accès est propre, parce que l'accès est garanti propre, **[7-12]**

Cela déplace beaucoup de choses, beaucoup de questions. Il faut savoir si les Carroz vont en profiter un peu ou pas beaucoup, peut-être ou pas beaucoup, je ne sais pas, c'est vous qui verrez, si Magland va subir ou pas, c'est une question qui s'est posée bien évidemment. Le résultat de tout cela, c'est une oeuvre collective que nous essayons de vous proposer, aidez nous, aidez nous, parce que l'on a des sujets bien évidemment, et une question qui se pose, quand on arrive au parking en haut, comment rayonner et comment s'intégrer au plus vite dans la station **[7-13]**

Quand on est en bas, comment sortir de la gare de Magland pour aller à la gare de départ. Ce sont des questions à travailler tout n'est pas complètement arrêté **[7-14]**

Le gros du dossier est structuré, il est garanti **[7-15]**

Mais n'oubliez pas Mesdames et Messieurs et nous les élus, que c'est Contrat de Plan, et que dans 2 ans si l'investiture n'est pas prise les crédits vont disparaître et on ira faire des installations ailleurs ou on en fera autre chose. **[16]**

Personne n'a applaudi, assez objectivement voilà la posture qui est la notre. Voulez vous ajouter quelque chose de cohérence. - *Applaudissements*

[7-9] Le calcul des flux est la base du choix d'un système de transport. Un Transport Public financé par la collectivité devrait avoir plus d'éléments de décision..

[7-10] Pour un investissement de 60 M€ !

[7-11] L'environnement ne se mesure pas seulement au trafic routier, mais aussi à la conservation des paysages, de la faune, de la flore, des sols... et le projet du Syndicat est pour nous très négatif sur ces volets avec des installations géantes pour une clientèle réduite, et le sort de la zone de Pierre Carrée (artificialisation, extension de Domaine Skiable, perte d'un lieu touristique, pour profiter de la vraie montagne avec des activités qui ne détruisent pas ce lieu magique).

[7-12] Flaine et son domaine skiable n'ont rien de propre au sens écologique : un domaine skiable ne respecte pas parfaitement la faune et la flore. Il ne faut pas l'oublier, même si on peut limiter l'impact.

En revanche, le Funiflaine peut apporter une desserte du versant Arve du Grand Massif avec un accès exceptionnel par Transport Public depuis une artère de transport majeure... si on n'oublie pas la population. Les Touristes sauront l'apprécier, surtout si on préserve l'environnement.

[7-13] d'où l'intérêt de la gare au parking P3 pour éviter la navette obligatoire

[7-14] la seule vraie question à se poser est le tracé : est-il le meilleur?

[7-15] Faux : il n'a pas traité la sécurité sur la zone d'avalanches de la montée à l'Arbaron, il détruit une zone de Flaine indispensable à son équilibre touristique (il n'y a pas de zone piétonne et nordique hors Pierre Carrée), il multiplie les ruptures de charge, et comme tous les projets agresse l'environnement.

[7-16] Si on ne dessert pas la population, le projet est négatif, il ne faut pas le faire.

13 55

Marc lochum

Je voudrais compléter ce qui a été dit, bien évidemment, le tracé qui partait de la gare de Magland, ensuite au Lays, ensuite à la Kédeuse, Pierre Carrée et Flaine était un tracé dont nous espérions avoir gain de cause sur ce sujet. Le Président a rappelé l'aspect financier inflationniste, ça a été mis de côté, ça c'était le 1er point mais également aussi le fait que la gare de Magland a été déplacée, c'était aussi un des éléments qui avaient été retenus. Maintenant en ce qui concerne notre politique, je rappelle ici ce soir, c'est la commune d'Araches-La Frasse et qui doit avoir la chance d'avoir 2 stations, nous sommes également responsables de l'économie, au même titre que nous sommes responsables de l'économie des Carroz, il n'y a pas la station de Flaine commune indépendante et la station des Carroz commune indépendante, c'est la même commune. En matière de retombées économiques, elles sont majoritairement portées par la commune d'Araches La Frasse, et comme je l'ai dit tout à l'heure, n'oubliez surtout pas, lorsque nous prendrons le Funiflaine nous aurons le choix d'aller sur Flaine mais nous aurons le choix parce nous avons mis aussi en place la structure des Molliets de donner raison à une politique Grand Massif, cela veut dire que la société Soremac sera en situation avec la société GMDS, de travailler je l'espère à une approche résolument *application* car l'appareil qui doit relier Molliets au Funiflaine, ce sera un appareil structurant que la commune d'Araches va financer par le biais de la société Soremac qui va la porter. Derrière ça, il y a toute la politique économique de notre activité, sera réellement positive, c'est à dire que nous aurons des retours d'investissement conséquents. Et n'oubliez surtout pas, ne perdez pas de vue que nous ne sommes pas uniquement sur la notion de l'hiver, nous sommes également sur celle de l'été, et l'été nous aurons également besoin de cet appareil pour organiser notre économie. Je pense que si vous voulez, il faut vraiment voir d'une manière large, cette notion de retour économique, je peux vous dire que làil faudrait faire une réunion spécifique

sur ce sujet, car en toile de fond nous vous présenterons à ce moment là ce que nous sommes en train de préparer au centre des Carroz, qui va venir compléter ce que nous sommes vraiment en train d'évoquer ce soir.
Nous sommes vraiment en train de traiter cet aspect économique dans le détail.
[7-17]

[7-17] [Pourquoi faire simple, moins cher et compatible avec l'écologie quand on peut faire compliqué, cher, en massacrant les sols de Flaine? Une gare aux Carroz ferait un tabac vis à vis des skieurs, skis aux pieds à 7 minutes de Bellegarde.]

16 11
question

André Renand, Commune d'Arâches.

Actuellement il manque à peu près 15 M€ pour arriver à boucler le budget, est-ce que vous tenez compte, que en général dans une opération aussi importante, il y a des dépassements qui sont de l'ordre de 15, 20, 30%. A ce moment là, qui va payer, qui apportera pour payer le complément.

réponse Christian Monteil

Question facile réponse facile, dépassements on ne connaît pas. L'enveloppe budgétaire et la Région Département Collectivité n'auront pas un euro de plus. ça c'est sûr. Vous pouvez tous entendre, je vous garantis pour mon Département et mes collègues dans leurs collectivités. Ça c'est sûr.

André Renand : Mais une fois que l'opération est lancée, il est

Christian Monteil : Non non non, c'est un marché, c'est un appel à concession, ça passe ou ça casse. Si ça passe c'est merveilleux, si ça casse tant pis. Moi je ne vais pas revenir devant l'Assemblée Départementale pour leur dire à mes collègues, s'il vous plaît mettez 100 000€ de plus. Ça a été voté à l'unanimité parce que l'on croit au projet, chez nous aussi. Ça c'est simple, après cela ne bougera pas.

André Renand. et concernant la gestion, et si la gestion est déficitaire, si le gestionnaire rend les clés.

Christian Monteil au risques et périls du gestionnaire.

André Renand. Et si il rend les clés qu'est-ce que nous faisons? qui est-ce qui prend la suite. Ce sont les Communes , c'est le Département. Est-ce que le Département est prêt à passer une convention comme quoi il s'engage à payer les suppléments de l'opération et la construction et si il y a des déficits de s'engager à payer des déficits.

Christian Monteil La construction sera payée dans tous les cas, elle sera payée, c'est une concession ensuite il y a des moyens de recours contre la société si elle a des difficultés, je ne connais pas ce détail. Nous, on a pas d'engagement, on sera porté juridiquement et financièrement sue ce sujet, ça c'est clair.

réponse Martial Saddier

Il y a eu quelques études très poussées qui encadrent très clairement l'enveloppe budgétaire. Je confirme ce qu'a dit le président Monteil en ce qui concerne la région. Actuellement on doit aller en Isère et en Savoie justifier qu'ailleurs dans 5 appareils on met 10 M€ au maximum correspondant à 30% d'investissement et on se prend en retour « comment cela se fait que vous mettez 20 M€ dans le Funiflaine ». Je vous le dis quand même. Je suis conseiller Régional de Haute Savoie, je suis très

content de ce projet ici, mais quand je vais en Savoie ou en Isère je dois justifier qu'on met la moitié moins ailleurs. Si le président n'a pas l'intention d'aller demander 1€ à l'assemblée, on ne retourne pas voir Wauquiez à Lyon demander 1€ de plus parce que, alors là, il va me passer par la fenêtre, il va me dire tu te fous de moi. donc il y aura un appel d'offre, on est dans l'argent public c'est contrôlé par le contrôle de légalité et celui qui répondra il signera de manière contractuelle pour construire avec l'enveloppe. Et ce que nous souhaitons c'est qu'il n'est pas question qu'il y ait 1€ d'argent public dans le déficit je ne pense pas que cela intéresse les communes ou communauté de communes de se taper le déficit . celui qui signera contractuellement il signera pour construire et il signera pour faire fonctionner avec le cahier des charges qui aura été élaboré par le Syndicat Mixte. Donc tout cela est contractuel, ce sont des procédures qui sont connues, on fait ça sur des hôpitaux tous les jours donc il n'y a absolument pas le moindre doute la dessus

réponse Marc lochum

On le vit au quotidien cette situation, je rappelle simplement que la commune d'Araches c'est la concédante du concessionnaire de Flaine c'est le même montage, la commune de Magland est également concédante de la station de Flaine concessionnaire Compagnie des Alpes, la mairie d'Araches a choisi une autre solution, on est fermiers de la société Soremac, par définition c'est le concessionnaires, aujourd'hui la Compagnie des Alpes à Flaine à Samoëns et à Sixt, Morillon qui prend le risque de la situation financière et ce n'est pas la collectivité. On est dans le même montage. C'est une délégation de Service Public qui doit faire appel à un concessionnaire qui s'engagera à faire en sorte que l'appareil soit respectueux du cahier des charges et si il doit plus, il mettra plus avec le respect de l'exploitation dont il aura la responsabilité et surtout pas les Collectivités. Jamais la commune d'Araches, la commune de Magland nous avons mis un centime pour faire en sorte que le concessionnaire de Flaine puisse installer des opération d'installation structurante. On est dans le même montage.

21 05

Bonsoir, **Franck Potat** de la commune de Magland

Je me pose la question car je n'ai pas eu de réponse. Pour la pollution.

A Magland et dans les fonds de vallée , on sait que la pollution est intenable, les médecins ont tiré la sonnette d'alarme, on ne peut plus respirer, nos enfants, nous aussi.

je ne comprends pas l'intérêt réel écologique du Funiflaine en sachant que cela va nous rajouter des cars, des camions pour les ordures pour le fret, des voitures en plus, des milliers de personnes annoncées avec les flux de voitures, il n'y a pas de connexion directe avec la voie ferrée, je ne comprends pas. La pollution, il n'y en a pas vraiment à Flaine, jusqu'ici il n'y a personne qui a été capable de mettre des marchandises sur des trains, comme en Suisse où ils ont déjà le Saint-Gothard, il y a 3000 camions qui passent par jour dans la vallée, je ne sais pas si il y a des intérêts le lobby du tunnel du Mont Blanc peut-être et l'autoroute, j'habite à Magland, je ne peux pas faire mes courses en transport en commun, il y a rien du tout, Qu'on ait un vrai transport en commun en plaine avec des marchandises sur des trains où on peut réduire la vraie pollution parce que les pics d'ozone l'été ce n'est pas le chauffage au bois et bien le transport à 70% décomposition de l'oxyde d'azote du essentiellement au transport routier, des pics d'ozone bien plus élevés que le PF10 l'hiver, je pense que le Funiflaine il serait mieux de le faire entre Chamonix et puis Genève pour l'instant plutôt que d'aller dans les montagnes **[7-18]**

23 00

Merci pour cette question multimodale.

une autre question

Bonsoir, je suis **Arthur Passy**, j'ai 23 ans et j'habite sur la commune depuis 23 ans, Déjà, Madame l'élue, Messieurs les élus, Monsieur le Sous-Préfet, merci d'organiser cette réunion, je trouve que c'est assez rare que les responsables publics se penchent sur l'organisation, et c'est assez positif que ce soit organisé ce soir, Le projet, c'est clair, je n'ai pas de question à poser mais plutôt un commentaire général. On est d'accord pour dire que cet investissement est assez capital pour le développement de la Région, des réseaux de transport en général dans le développement des communes et des régions, c'est quelque chose de capital. La gare de Magland comme vous le savez, bénéficie d'accès TGV l'hiver, par des trains qui font Paris-Chamonix l'hiver, on va avoir le CEVA dans un an qui va s'ouvrir et qui va desservir la gare de Magland, donc il va y avoir un gros flux de passagers qui pourra accéder par cette gare.

Je trouve vraiment dommage de revenir sur le tracé du Funiflaine, que la gare des Feux n'ait pas été retenue et qu'il ait été privilégié la gare de Pierre Carrée car cela va éloigner les Carroz avec son flux énorme de passagers qui va passer, même si la station à laquelle on pourra accéder en prenant le TGV ou depuis Genève en 1/2 heure de train, les Carroz sont totalement à côté de ça. Le fait de mettre une gare aux Carroz permettrait de doubler sa part de marché, la rentabilité serait beaucoup plus élevée. Et enfin, j'aimerais vous demander sincèrement l'argument de la zone avalancheuse à Flaine, à la gare d'arrivée, j'aimerais savoir depuis quand c'est un problème de construire dans une zone avalancheuse sachant que le télésiège de la tête des Saix fut construit en pleine zone avalancheuse, en zone rouge, survolant les couloirs d'avalanche de la route de Flaine, avec tous les arbres qui retiennent les avalanches, dans certains cas on peut le faire et d'autres projets où on vous dit que ce n'est pas possible. Je pense que c'est un problème de volonté. **[7-19]**

[7-18] question intéressante sans réponse : faut-il mieux aménager les transports dans la vallée de l'Arve plutôt que de faire le Funiflaine?

[7-19] pourquoi choisir le tracé qui fait perdre un maximum de clients. Pierre Carrée est la pire des options. En tous les cas le Syndicat Funiflaine n'a donné aucun argument crédible et il y a eu un véritable mensonge collectif sur le projet immobilier à Pierre Carrée.

Le fait de ne pas mettre la gare au P3 n'a rien à voir avec la sécurité. Mr le Sous-Préfet a bien dit que le refus du tracé par le P3 était justifié par l'existence du tracé du Syndicat, mais on avait omis de lui parler du pylône dans le tracé des avalanches de l'Arbaron (5 citations dans le PPRNa).

25 24

Christian Monteil

C'est un peu compliqué, lorsque on explique que ce transport est un transport public qui va enlever des milliers de voitures pour monter en station, enlever des milliers de voitures

Commentaire dans la salle : on ne les a pas comptées !!!! Vous nous avez dit que vous ne les aviez pas comptées, les voitures !! Il faudrait savoir !!

Je suis venu 2, 3 fois, je sais ce que c'est des bouchons dans la traversée des Carroz. Là je les compte, je ne compte pas les voitures, et si il fallait que je boive une bière, 1/2 heure pour laisser passer le temps, je serais en très mauvais état. Il y a quand même un problème.

On va enlever des milliers de voitures sur les routes départementales qui sont de la responsabilité du Département, on va faire un audit en matière d'environnement, je reviens sur l'implantation de la gare de Magland, nous avons essayé de plaider, attention c'est une zone inondable, on a deux interdits, la gare de Magland là où elle est actuellement gare de départ et l'arrivée sur le parking à côté nous avons essayé de trouver, ça nous travaille un petit peu la relation entre la gare de

Magland et la gare de départ du Funiflaine; On a essayé de déplacer la Gare de Magland voilà vous aurez une information ce soir, SNCF Réseau nous a répondu c'est facile ça va couter 3 ou 4 M€, ils ont commencé à étudier, ils sont revenus vers nous 3 mois après, c'est pas 4 M€ mais c'est plus de 20 M€ donc le dossier a été discrédité, avec le 1er tracé. On est en train d'imaginer depuis la gare de Magland, la meilleure façon de joindre la gare de départ du Funiflaine avec un véhicule électrique, avec une navette, avec un dispositif moderne contemporain, et du futur même, ça c'est véritablement le sujet, on n'a pas complètement la solution, et le concessionnaire doit pouvoir nous aider à trouver une formule, c'est un sujet.

Mais sur la réglementation, j'aimerais qu'on y revienne, Martial, Mr le Sous-Préfet, on ne fait pas ce que l'on veut, on a des Plans de Prévention des Risques, on a des zonages, est-ce qu'on peut répondre à moins qu'un technicien veuille nous aider à le faire.

27 52 Martial Saddier

D'abord, je peux vous dire que entre Chamonix et Flaine on est en train de le construire. Cela s'appelle le Léman Express. Il y a 500 M€ mis par le Département par et par la Région, je vous le disais tout à l'heure, le Funiflaine ce n'est pas une politique exhaustive, avec des sommes comme cela. Vous vous rendez des sommes qu'on balance là depuis une heure, ça fait quand même des sommes d'argent qui sont extraordinaires, 500 M€ pour la 1ère tranche qui amène le Léman Express jusqu'à La Roche sur Foron, complètement et totalement modernisé, c'est la 1ère tranche. Si vous partez sur la partie du haut vous avez du lire la presse hier, sur la partie St Gervais Vallorcine 25 M€, encore mis ensemble pour moderniser et on se bat ensemble pour que l'on fasse la dernière partie des travaux entre La Roche sur Foron et St Gervais, même si le Léman Express c'est très compliqué, la 1ère tranche de travaux va déjà provoquer une amélioration avec l'intervention, .. dont la gare de Magland est très clairement fléchée. Donc le RER, le métro, nous sommes en train de le faire, et ce métro, nous avons souhaité très clairement que Magland soit gare de métro et que le Funiflaine soit connecté, il sera connecté. Ça ne vous a pas échappé que j'ai été présent aux SM3A, que je suis juste président du comité de bassin, je m'occupe de l'eau de tout le bassin rhodanien, il n'est pas possible sur le plan juridique de coller strictement la gare de départ du Funiflaine à la gare de Magland, elle sera légèrement décalée mais elle sera connectée.

2èmement je redis ce que le président a dit ce que le maire a dit, depuis l'accident malheureusement célèbre de l'avalanche à Montroc, on a fait apparaitre une réglementation qui n'existait pas avant, elle s'appelle plan de protection et aujourd'hui ce qui est en zone rouge c'est inconstructible. C'est valable quand l'Arve déborde à cause des problèmes partout, c'est valable sur les risques d'avalanches. Je réponds Mr à une question très pertinente, votre télésiège n'a pas le même statut que le Funiflaine. Le Funiflaine est un transport qui a le statut d'ERP parce qu'il remplace une route alors que votre télésiège est sur le domaine skiable. Vous pouvez effectivement dans les risque avalancheux, renouveler un télésiège ou construire un télésiège, vous ne pouvez pas faire la même chose avec un transport public qui a le statut d'ERP parce que **les Ascenseurs Valléens tel que le Funiflaine ont un statut particulier [7-20]**, je sais, c'est moi qui ai fait la loi, c'est un amendement Saddier qui a modifié la loi pour que les Ascenseurs Valléens soient créés, pour qu'ils puissent être financés tels qu'ils sont financés aujourd'hui par le Département et la Région.

Votre question est très pertinente et ma réponse est très précise, il n'y a pas le même statut.

30'46"

Enfin je termine sur les flux, bien sûr qu'il y a des études de flux. Il faut bien que

vous vous rendiez compte, cette notion d'Ascenseur Valléen, c'est quelque chose qui est nouveau en France, quelque chose qui existe depuis longtemps en Autriche. En Haute Savoie vous avez un exemple, c'est Avoriaz, vous avez la possibilité quand vous allez au fond de la combe par Les Prodains de monter directement à Avoriaz, il faut avoir envie d'aller aux Prodains. Ce que l'on sait c'est 600 000 montées par ans en alternative à la route.

C'est un exemple.

On ne peut pas non plus ce soir vous garantir de vous dire exactement sur les 7000 passages au golf il y en a tant qui le prendront puisse que c'est nouveau. Il y a un ascenseur de ce type en Savoie, pas en Isère et en Haute Savoie il y en a un. C'est quelque chose qui se développe puisqu'en Savoie il y a 6 projets, quelque chose qui existe en Autriche, en Italie. Aujourd'hui nous pensons que c'est une alternative.

L'alternative sera d'autant plus crédible, ça on sait les autrichiens l'ont prouvée, les italiens l'ont prouvée, il faut que le chemin soit le plus direct et le plus court possible, c'est à ce moment là que les gens choisiront ce tracé le plus court possible plutôt que de prendre la voiture. Voilà les éléments que vous apportez en réponse.

[7-20] Vis à vis des avalanches, nous pensons que le règlement Xa vis à vis des avalanches s'applique parfaitement, et ce n'est pas ce qui est dit.

32 00

Marc lochum

2 mots : le télésiège de la tête des Saix, c'est totalement différent. Le télésiège de la Tête des Saix, la gare de départ est dans une zone qui n'est pas en zone d'avalanches, on parle de pylônes intermédiaires qui sont en effet connectés d'ailleurs de ce risque..... qui est totalement ... et c'est un problème assez différent. La gare d'arrivée du Funiflaine telle qu'elle est proposée, c'est une gare d'arrivée de clients qui arrivent sur le P3, avec une construction nouvelle, là c'est impossible car nous sommes en zone rouge totale. Les Molliets nous sommes en zone rouge en ce qui concerne

32 45

question. Mon nom est Dominique Buffet Jackson. Je suis résidente aux Carroz.

Je vous remercie pour cette possibilité d'échange. Je trouve qu'une gare aux Carroz serait vraiment nécessaire, et si ce n'est pas possible aux Feux, pourquoi pas faire une gare aux Molliets. Je pense que ça rentabiliserait le Funiflaine, comme le disait notre ami avec les 600 personnes qui vont travailler journalièrement à Flaine, ça pourra amortir les frais, il y aura plus de clients, ça économiserait à la commune des millions d'€, que coûterait un télésiège qui viendrait de Pierre Carrée, aussi il y aurait une piste qui abîmerait beaucoup la nature qui ne serait plus nécessaire, et je pense que c'est possible que si le P3 ne convenait pas, on pourrait l'étude de peut-être vendredi prochain merci.

34 10

question - Pascal Tournier

Je crois au Funiflaine, j'y crois fortement, je voudrais juste parler de la gare de Pierre Carrée. Ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a 2 appareils majeurs qui ont été construits ces dernières années, c'est le télésiège de la tête des Saix et Coulouvrier. moi, on peut penser on peut dire ce qu'on veut, ce que je crois ce sont les chiffres, les passages depuis que l'on a construit ces 2 appareils qui étaient plutôt majoritaire sur Flaine et moins sur le Massif sont aujourd'hui utilisés à l'avantage du Massif, cela veut dire que ces 2 appareils là ont créé un centre d'attraction, en tout cas sur la zone Samoëns Morillon et Les Carroz par les Molliets. Cela veut dire que le point d'injection des Molliets est un point de mon point de vue fondamental. Quand on met

une gare à Pierre Carrée c'est aussi une desserte. On sait comment faire une piste de ski qui ne dénature pas le paysage, ça m'embêterait que ce soit le cas, on s'attaque justement à ce qu'une piste de ski ne dénature pas le paysage. Depuis Pierre Carrée une desserte sur Flaine et par piste et sur les Molliets par piste, c'est quelque chose d'assez réaliste, voilà ce que je voulais préciser. [7-21]

[7-21] Pour Martial Saddier, le succès du Funiflaine sera assuré par la montée directe la plus rapide pour atteindre le domaine skiable le plus demandé qui est le Massif partiel où le forfait est le moins cher, et les pistes variées.

Une gare intermédiaire aux Feux est à 7 minutes de Bellegarde.

7 min de trajet, c'est convaincant pour laisser sa voiture, d'où un trafic allégé sur la route des Carroz, et pour la traversée des Carroz.

Avec Pierre Carrée, c'est compliqué. Les skieurs iront aux Carroz en voiture.

Le Funiflaine doit servir aussi de Transport Public entre Flaine et les Carroz.

Avec une gare intermédiaire à Pierre Carrée, et un domaine skiable à Pierre Carrée, le tronçon Pierre Carrée-Flaine servirait majoritairement de remontée mécanique.

Le Funiflaine qui passe par Pierre Carrée n'est pas un Ascenseur Valléen, il ne peut pas être subventionné par le Département et la Région.

35 40

question

On peut dire tout ce que l'on veut sur Funiflaine, c'est un beau projet, il y a quand même un facteur qui est très important dont personne ne parle, c'est l'eau, c'est un projet qui est très gourmand en eau, on attire de plus en plus de monde dans la vallée, on bétonne de plus en plus nos vallées, et l'eau on s'en aperçoit, le lac d'Annecy s'assèche de plus en plus et personnellement sur Magland il faut savoir que tout cet automne la commune de Magland a été approvisionnée avec des camions citernes. Alors on nous a parlé de fuite, les fuites sur le réseau quand on les résorbe au bout d'un moment le réseau monte en pression. Là sans les camions il y a beaucoup de Maglanchards qui n'auraient pas eu d'eau. A penser, à regarder, et puis surtout à bien prendre en compte que le GIEC dit qu'on va avoir des années de plus en plus chaudes. On peut continuer à faire comme cela en disant que ce n'est pas vrai, mais bon ça va bientôt faire partie de notre quotidien.

36 40

réponse Gilbert Catala

Pour vous répondre non pas en tant que président de la Communauté de Communes mais seulement dire que la commune de Thyez au titre de la nappe phréatique, dépasse cette sécheresse qu'on peut dire centennale, a fourni la commune de Magland pendant 4 jours avec des camions, mais également avec des camions pendant presque 1 mois la commune de St Geoirs. Donc a dépanné parce que ça ne s'est jamais vu et bien sûr depuis plus de 100 ans que cela ne c'était pas produit. On a vu qu'il y avait un phénomène climatique qui est extraordinaire, qui peut se reproduire. On parle de réchauffement, c'est pour cela qu'on travaille énormément à remonter les stations, si on veut pérenniser, si on veut vivre un tout petit peu plus longtemps. La réalité de Magland c'était les sources du bassin versant, du à la sécheresse, se sont tarées, c'était vraiment quelque chose d'extraordinaire. Ça n'a duré que 4 jours. Pour vous dire que c'était à peu près les camions de 25 000 m³ qui ont été livrés pendant à peu près 8 fois pour dépanner.

37 40

Je ne peux pas vous laisser dire cela. Moi j'habite juste au dessus du réservoir principal de Magland, ce n'est pas 4 jours, je ne peux pas vous laisser dire, je suis désolé, Mr. je suis désolé.

question

Eric Pierre, contribuable et habitant la commune d'Arâches la Frasse.

Merci pour ce temps d'information qui est très éclairant. On parle d'avenir, on arrive à se projeter avec un projet qui a l'air d'être assez intéressant. et sur les crédits en transports publics sur des crédits qui sont des crédits publics, on ne parle pas de remontées mécaniques, on ne parle pas seulement tourisme, on parle aussi population. quand on voit cette population, effectivement, on remarque à Magland, ceux qui descendent dans la vallée le savent bien, on a ce problème de pollution dans la vallée, on a ce problème de flux qui sont posés, et aujourd'hui il faudrait m'expliquer, Mr Monteil, comment on peut imaginer que les collégiens, les lycéens, les écoliers, les personnes, puissent aller au col de Pierre Carrée ou alors je n'ai pas bien suivi le projet, pour pouvoir utiliser un Transport Public, je parle de personnes qui vivent à l'année dans la station, je ne parle pas uniquement de tourisme.

..... je suis aussi en désaccord ceci étant, je ne comprends pas comment on peut utiliser des arguments vertueux pour la vallée et la pollution et se trouver effectivement en même temps dans une situation où la population locale voit mal, car je ne vois pas comment je pourrais utiliser par exemple, moi qui me rends tous les jours dans la vallée, le Funiflaine.

autre personne

A propos de l'eau, je voudrais quand même signaler, c'est parce que il y a eu plusieurs fuites sur le réseau qui ont été réparées, mais le temps de réparer etc c'est évident. IL faut savoir que quand même, que ce soit dans les rochers, dans les falaises de chaque coté, il y a des réserves d'eau énormes, énormes. Le seul problème, c'est qu'il y avait plusieurs fuites et qu'on ne sait plus comment les réparer. Il y a une partie du réseau qui est vieillissante, qu'il faudra lui aussi le modifier, le changer. Voilà pourquoi on a eu des problèmes d'eau et Magland ne risque pas de manquer d'eau;

40 50

Christian Monteil

Cette question pose un sujet, c'est le sujet de l'usage de la station. Quel usage voulons nous en faire, quel usage allez vous en faire, parce que je trouve que c'est plutôt vertueux pour le Département de Haute Savoie qui n'a plus la compétence des transports d'avoir engagé plus de 65 M d'€ dans le Léman Express. On aurait pu faire des routes goudronnées, bétonnées, on ne l'a pas fait.

On a mis une priorité la dessus, pour vous rappeler, le Contrat de Plan, le Contrat de Plan ne vous intéresse peut-être pas mais c'est la Haute Savoie quand même en direction d'Annecy vers Aix et comme on va revenir avec la Région, avec l'Etat sur le financement des gares dans la vallée, c'est vertueux.

Priorité à cet ascenseur qui part de la vallée et monte au sommet de la montagne, on aime ou on n'aime pas. Si vous êtes là, c'est que vous avez aimé un moment, vous aimez encore, votre village, votre montagne, vous la pratiquez, vous en vivez, vous accueillez les gens, on en vit ensemble. Bon, imaginez une autre façon de la vivre, cette montagne. Il faudra la concevoir ensemble [7-22]

Moi je suis assez d'accord avec vous, on se bat pour mettre des moyens nouveaux, sur un usage nouveau des déplacements. Moi je ne suis pas capable de vous dire s'il y aura 600 ou 1000 voitures de moins, il y aura 2, 3, 10, 40 ou 50 camions de moins, je ne sais pas de camions de moins, il y aura 1, 2, 3, 5, 20, 100, 200 cars de moins, on ne peut pas vous le dire, on est sûr d'une chose, ce nouvel outil, cette nouvelle façon de voir la montagne, son économie, ses habitants, ses usagers, vous devez, nous devons nous en saisir ensemble. Et vous avez bien compris le cadre, il y a l'effort financier extrêmement important. Ce n'est pas ça le plus important, le plus important, c'est que l'on se soit mis d'accord du bas en haut y compris les crédits

européens, on ne les a pas encore on les espère pour imaginer ce nouvel usage. On considère que nos prédécesseurs du Département avec les effets du territoire ont eu une idée géniale et reste encore géniale au regard du réchauffement climatique d'ailleurs, eh bien ce nouvel usage il faut qu'on le fasse ensemble. J'ai vu dans un hebdomadaire et que tout le monde achète et que personne lit, je ne sais pas si le journaliste est là ce soir, que le président du Département s'est précipité pour être président du Funiflaine. Je suis président du Funiflaine tout simplement parce que c'était Jean-Louis Mivel conseiller Départemental de Cluses qui nous a quitté qui présidait le Funiflaine, le Syndicat, moi je l'ai pris à la suite, je l'ai pris parce que j'ai des convictions que je partage avec une assemblée, l'assemblée Départementale, que nous partageons ensemble, et j'ai envie de faire réussir ces projets, parce que je suis fier de pouvoir présenter ce projet. Je pense qui est plutôt vertueux [7-23]. On ne sera jamais totalement d'accord ce n'est pas possible. vous savez la démocratie c'est 50 plus quelque chose, on sera jamais tous d'accord, et donc qu'on puisse écouter, mesurer, les réactions des observations, de ceux qui ont choisi de se déplacer ce soir parce qu'ils avaient quelque chose à dire, mais aussi respecter les engagements des élus municipaux, départementaux, régionaux. de l'Etat, voilà c'est tout ce travail de synthèse qu'on construit pas à pas, on a commencé à Maglans, on continue ce soir, certains d'entre vous seront à Flaine la semaine prochaine, lundi prochain, on va faire 2 journées ensemble et puis on va voir si on est capables d'inventer ou pas quelque chose de nouveau. On doit le faire et on va le faire.

[7-22] Il ne faudrait pas commencer par laisser de côté les 3/4 de la population d'Arâches

[7-23] Le concept du Funiflaine repose sur l'immobilier, et la privatisation de la montagne en hiver, avec disparition des terrains où il on peut faire autre chose que du ski alpin.

Il ne peut pas être vertueux dans ces conditions.

Enregistrement Les Carroz n°8

00 00

Jean Hirigoyen président du Chainon Manquant - Transport Par Câble

Je voudrais apporter un témoignage, parce que l'on a un petit, dans mon département, on a un petit Ascenseur Valléen il a 20 ans, entre Venosc et la station des 2 Alpes. Tous les jours, cet appareil a été rénové avec les fonds de la commune et du Département et de l'opérateur privé qui est la CDA. Tous les jours il y a 60 scolaires qui descendent par cet Ascenseur Valléen, parce que le télécabine c'est un petit car, cela leur évite 30 km de descente très dangereuse, il y a 160 saisonniers qui montent tous les jours par l'ascenseur, on n'a pas parlé beaucoup de sécurité, ces appareils, au-delà de la pollution, ils apportent un service à la population et aux jeunes. Quand aux questions aux jeunes sportifs et aux clubs, identique, il en vient de Bourg d'Oisans à 15km, les étudiants qui viennent de Grenoble utilisent par dizaine toutes les semaines, les cars sont stockés dans des parkings de la vallée, utilisent par dizaine ce petit appareil

question - résidence secondaire aux Carroz, et saisonnier également.

je suis saisonnier aux Carroz, comment concrètement comment je vais utiliser le Funiflaine pour venir travailler tous les jours, j'habite dans la vallée. je crois qu'effectivement le tracé, on arrive à Flaine au centre de Flaine, Pierre Carrée on dessert quelques chasseurs alpins, mais concrètement la desserte de tous les jours des Carroz, comment va t-elle se passer, avec des navettes entre Pierre Carrée et Les Carroz, ou alors on va avoir x centaines de saisonniers qui vont prendre leur voiture comme ils le font actuellement.

2'17"

réponse Marc lochum

il y a une politique forte qui va être menée par la commune de Magland pour inciter, à ce que ayons des saisonniers qui trouvent des logements sur la commune de Magland [8-24] et je pense que c'est un élément positif pour la ville de Magland car la réponse est donnée :

- j'habite Magland, je suis ici à Magland je monte sur Flaine directement.
- 2ème réponse, Je suis sur les Carroz, on ne fait rien. Vous avez constaté tout à l'heure qu'on va mettre en place un appareil à partir des Molliets ce qui veut dire qu'on pourra spécifiquement aller sur Flaine directement. L'idée, en septembre, je vous démontrerai que nous allons mettre en place d'une manière structurante, une manière de transport au niveau de la collectivité avec des navettes hybrides qui vont se mettre en place dont on va parler dans peu de temps, je ne vais pas tout dire ce soir parce que je sais que c'est repris par certaines personnes de façon totalement déformée, donc je m'en tiendrai là, donc je préciserai quand même, mais il ne faut pas oublier que le saisonnier, nous sommes à peu près **250 saisonniers qui travaillent sur Flaine**, il y a une chose qu'on oublie, c'est que très souvent les amplitudes horaires des saisonniers, il y a des saisonniers qui travaillent chez DSF. C'est 6 heures du matin, vous en avez d'autres qui partent à 7 heures du matin, d'autres qui vont partir à midi, d'autres qui vont rentrer à 8 heures, d'autres qui vont rentrer à minuit. Le saisonnier ce n'est pas du 8H, midi, 2H, c'est toute la difficulté, que quelque soit l'appareil que l'exploitant rencontrera en ce qui concerne la mise à disposition de son appareil pour les saisonniers, qu'il y aura sur 100 personnes, il y aura peut-être, je vais être large, 50% sur ces 100 qui seront satisfaits par rapport à l'horaire et 50 % qui ne trouveront pas de réponse parce que son employeur, soit le fait arriver à 6h du matin, soit le fait partir à minuit quand le restaurant se ferme. il faut prendre ça aussi en considération aussi, le saisonnier n'est pas systématiquement le fonctionnaire 8H, midi, 14H, 16H. Il y a tous ces éléments là à prendre en considération... [8-25]

[8-24] [Réponse scandaleuse, le problème se situe aux Carroz]

[8-25] [Les horaires des saisonniers sont en grande partie de 1h avant la mise en service des remontées mécaniques à 1h après leur fermeture (ou plus tard), il faut donc que la liaison Les Carroz-Flaine soit assurée par des Transports Publics, ce qui ne sera sans doute pas le cas avec le TC Molliets-Pierre Carrée présenté. Cette liaison Les Carroz-Flaine est indispensable au bon fonctionnement des 2 stations pour les touristes à pied aussi bien que pour les saisonniers. Mais avec 3 ruptures de charge pour les piétons, le projet présenté par Marc lochum n'apporte rien.]

4'30"

question - Michel Petit. Je suis sur les Carroz, je suis aussi sur St Sigismond, je suis aussi spécialiste du ski nordique, j'ai déjà de petits problème à Flaine, mon souci c'est le devenir du site de Pierre Carrée aussi bien pour les fondeurs que pour les piétons qui y sont. Avec les éléments que j'ai, il semblerait que la route d'accès au hangar actuellement serait utilisée pour la gare d'arrivée sur toute une partie du domaine et puis j'aurais bien aimé savoir par où passerait la piste redescendant sur les Molliets, si c'est le cas par la combe Enverse cela supprime encore une partie du domaine nordique qui pose problème par rapport au problème que j'avais déjà évoqué, sur lesquels j'ai fait pression,
2ème remarque, là je m'adresse à Gilbert Catala, en tant qu'habitant à St Sigismond, quel argument vous donnez aux habitants de St Sigismond, de Nancy / Cluse, du Reposoir et du Mt Saxonnex, il me semble que la Communauté de Commune a mis 4 M€ dans l'affaire, quels sont les arguments pour ces gens là, ils ne sont absolument pas concernés, ni par Flaine, ni par les Carroz.

réponse Gilbert Catala

Je vous réponds tout de suite par rapport à ceci, on a eu un dépannage qui a été très important, vous avez vu cet hiver, on n'a pas pu aller à Agy parce qu'il n'y avait pas suffisamment de neige, on a été obligé de monter sur Pierre Carrée et d'emmenner nos enfants sur Pierre Carrée. On a une solution, il faut faire attention, on en discutera au niveau d'une table ronde, comment manager un peu tout ça et ne pas perdre ce domaine skiable qui se trouve là-haut.

J'en reviens au plan, qu'on est en train de développer, un plan tourisme. Au même titre qu'on développe au niveau de la vallée et dans l'ensemble du territoire industriel, de 5 communes qui se trouvent dans notre vallée, par rapport au bassin versant, on a un plan de 12 M€ pour l'attractivité, divisé en 4 parties c'est à dire que chaque commune de bassin versant, c'est piloté par notre ami Marc (lochum).

Aujourd'hui chaque commune de bassin versant a travaillé sur un plan qui est un nouveau plan que je dirais presque de sauvegarde du domaine telle que l'altitude aujourd'hui ne permet plus malheureusement, il faut voir ce qui se passe au niveau de Nancy, voir ce qui se passe au niveau du Reposoir, de retravailler un tout petit peu pour retrouver ces stations, pour leur redonner une activité des 4 saisons justement pour ramener du public. Pour nous St Sigismond est notre station où on en fait le plus. vous avez vu le montant à investir il est énorme, voyez on refait les pistes, on refait tout cela. J'y crois, parce que c'est tellement notre domaine de fondeurs qui aujourd'hui va jusqu'à Araches.

C'est ça qui pour nous est parti et c'est un projet qui sera, on a aujourd'hui la capacité financière, on a eu beaucoup de mal, on s'est donné beaucoup de mal, mais on a la capacité financière de répondre aux projets, qu'on ne l'a pas fait sur le temps et qui sont vraiment étudiés pour ça. Donc St Sigismond oui, mais on ne regarde pas une commune, on regarde l'ensemble des communes, les 5 communes de bassin versant qui disent aujourd'hui on a besoin de l'attractivité, on développe cette attractivité, on la développecomplètement différent. Qu'est ce que l'on fait par exemple pour rendre le plateau de St Si(gismond) plus attractif, c'est une manière nouvelle de regarder, c'est une manière nouvelle de rendre plus accessible le domaine piétons, fondeurs, raquettes sur l'ensemble, développer le biathlon, et tous cela est pris en considération pour un plan qui approcherait, c'est 4M€ pour nous, c'est 4 M€ pour le Département, c'est 4 M€ aussi pour la Région, c'est un ensemble d'acteurs, je pense aussi au fond de l'Etat, c'est réellement un plan global qui est fait, où chacun devrait trouver, je ne pense pas à une commune en particulier, on pense réellement à un plan de sauvegarde et de développement du tourisme. [8-26]

Michel Petit. Pour moi c'était simplement un argument, parce que il y a des gens de la vallée, il y a les communes balcons, il faut que effectivement ça fasse partie d'un ensemble pour que tout le monde y trouve son compte et comprenne la cohérence, et puis il n'y a pas de réponse sur la question du passage de (à Pierre Carrée?).

08 53

Marc lochum

Déjà je complète ce qu'a dit le Président Catala, en tant que vice-président chargé du tourisme, je pilote complètement l'avenir de ces 4 petites villes mentionnées et je confirme et je remercie le président Monteil à coté qui sur 12 M€ a déjà 1/3 du dossier et la Région 1/3 du dossier et le tiers restant c'est la Communauté de Commune. Cela veut dire que l'on est vraiment engagé au bout de 5 ans de travail, ça y est, c'est parti et les premières réunions en fait officielles en matière de plan de financement sont sur les rails y compris St Sigismond puisque on met plein pot là-dessus.

Ça c'est le côté très positif de l'équilibre entre mon niveau, peut-être... d'une évolution qualitative pour chacune des communautés concernées dans la communauté de communes, ça c'est vraiment le travail de fond que nous faisons.

En ce qui concerne le col de Pierre Carrée sur l'aménagement. Je crois qu'aujourd'hui on a sous-estimé les capacités du col de Pierre Carrée qui en réalité est trop souvent abandonné, aujourd'hui on fait quoi, on fait du bricolage, c'est du bricolage, c'est de l'amateurisme. Il y a encore quelque temps j'étais sensé fermer Pierre Carrée puisque ce n'était exploité par personne et qu'il fallait en assurer la sécurité. J'y ai mis 2 pisteurs, pour que Pierre Carrée perdure et qu'on puisse faire du ski de fond. Le ski de fond fonctionne, les écoles y vont, et on sait tous que nous sommes en retard en politique d'accueil au niveau du col de Pierre Carrée, un bâtiment digne de ce nom, accueillant les enfants, une salle hors sac, des toilettes, etc. On est sur les rails et donc un budget Syndical a été prévu, pourquoi, pour qu'on donne une autre image du col de Pierre Carrée et qu'en même temps on adapte l'ensemble d'une pluri discipline hiver comme été et intersaison, avec en relation étroite Adrien Dauvé, Jean Paul Constant et Pascal Tournier pour lequel bien évidemment le ski de fond continuera son évolution dans la qualité cette fois ci, de faire en sorte que ce col de Pierre Carrée donne un élan complémentaire tout en prenant en considération le reste des tracés ou les modification des tracés de manière à ce qu'il y ait une cohabitation intelligente.

Un 2ème argument qui est fort, c'est que par définition nous constatons que beaucoup d'écoles aimeraient aller à Pierre Carrée mais n'y vont pas pour des raisons de risques majeurs en matière de sécurité, en matière de transport. On imagine l'aubaine en matière éducative que le Funiflaine donnera, puisque par définition nous aurons au départ de Magland un parking car qui va nous permettre d'acheminer les enfants, pour pratiquer différentes disciplines sportives, pas que le ski de fond, que ce soit la raquette, la promenade, que ce soit d'autres activités sportives. Cela veut dire que le col de Pierre Carrée va prendre une autre définition en matière de retour économique, on en parlait tout l'heure, le col de Pierre Carrée aura un retour économique positif dans l'esprit que nous avons évoqué tout de suite. C'est vraiment pris en considération dans le sujet **[8-27]**

**[8-26] Gilbert Catala ne semble pas intéressé pour préserver et développer la zone nordique de Pierre Carrée, alors que c'est le meilleur endroit de la 2CCAM pour faire des pistes de ski de fond de qualité.
Il ne dit pas ce qui va être fait à St Sigismond : neige de culture (gros investissement), piste de ski à roulettes pour l'été?
Pas de réponse sur ce qui va subsister du Domaine Nordique Pierre Carrée.
Il faudrait un plan de développement cohérent entre Agy et Flaine.**

**[8-27-Marc-lochum] Marc lochum parle beaucoup de l'accès des enfants à Pierre Carrée, mais avec le projet du Syndicat, le site nordique et piétons de Pierre Carrée est très mal parti et la question ne se posera pas..
Les navettes actuelles vont perdurer et sont suffisantes pour la desserte de Pierre Carrée pour les sportifs (car à contre sens des skieurs alpins).**

11 53

question

Bonsoir, je m'appelle **Alicia Machet** j'ai parlé à Magland mardi dernier, je n'ai pas eu ma réponse sur le cadre de vie qui préoccupe les habitants de Magland, je reprends la question parce qu'il y a beaucoup de gens des Carroz et peut-être aussi des gens de Flaine, ma question concerne l'environnement. En fait, contrairement à ce que j'ai présenté, il y a des infos financièrement, il y a beaucoup de travail, ce que vous présentez c'est pensé et réfléchi. Ce qui affecte beaucoup de personnes, c'est ce qui va se passer autour de la gare, la gare de Magland, la gare aussi au col de Pierre

Carrée et aussitôt que le projet va être fait, le projet financé et tout cela. Après le politique il n'est plu là, vous avez d'autres projets à financer, c'est normal, et les communes vont se trouver à aménager tout ce qu'il y a autour, donc vous parlez de Pierre Carrée. on sait qu'il y a une zone urbanisable qui est prévue au point de vue m2, qui est prévue pour environ 47000m2. Bon très bien, qu'est ce que l'on va faire là-haut, est ce que l'on continue à faire du tourisme de masse, à bétonner la montagne, est ce que l'on commence à penser au tourisme un petit peu du 21ème siècle aussi, puisque vous nous présentez un projet novateur, ce serait bien que le tourisme soit un petit peu différent. A Magland on veut parler de sphère, de sphère privée, les gens de Magland n'ont pas été chercher Funiflaine pour le moment, on veut bien être avec vous mais il va falloir aussi préserver un peu l'environnement pour nos enfants. On ne sait pas ce qu'il va se passer au point de vue de Pierre Carrée, on verra bien, la commune décidera je suppose avec son PLU. En ce qui concerne la gare de Magland, vous nous avez parlé tout à l'heure de l'hébergement des saisonniers, à Magland actuellement, on ne savons pas encore sur quel terrain vous allez construire les parkings, les jeunes de Magland, je le répète, ne peuvent pas construire leur maison, les industriels ne savent pas comment étendre leurs usines, on nous vend du travail saisonniers alors qu'on n'est pas capables de garder le travail à l'année, on nous vend la précarité soyons clairs, donc on ne sait pas construire nos usines, on ne sait pas construire nos maisons, on va faire des parkings sur des zones inondables. Le jour où l'Arve va déborder, je pense que nous les maglanchards ont sera là pour savoir comment ça va se passer. On va trouver des solutions parce qu'on a des communes avec les élus qui réfléchissent et qui aiment leur village donc on leur fait confiance, très bien.

14 25

Mais ou en est-on avec les parkings, ça c'est sûr, alors où est ce que on va héberger les saisonniers, est ce que c'est comme l'accueil des personnes handicapé que l'on met sous des chutes de pierres, et les écoles maternelles qu'on met je ne sais pas où on va mettre les saisonniers et je m'inquiète pour eux, ils font un travail remarquable et ils portent une économie, quelque part ce projet a été monté par l'argent public c'est à dire le notre. Moi je m'inquiète pour le cadre de vie, je sais que pour le moment vous n'en êtes pas encore là dans le projet sauf que le jour où les politiques vont partir puisque le projet sera financé, les communes vont se trouver seules avec la Communauté de Communes à gérer tout cela pour le moment personne ne sait, c'est une inquiétude des gens, ils sont là, j'espère que la lundi prochain à Flaine, j'espère qu'il y aura aussi des réponses là-dessus. parce que c'est pas clair du tout.

Très forts applaudissements

15 27

réponse Christian Monteil

On va essayer de répondre sur ce sujet, on prend encore une ou deux questions et on va essayer de répondre sur ce sujet. On va répondre à plusieurs.

Question : Pierre Berger de Cluses. Je trouve que ce projet est sympathique. ça fait 50 ans depuis que Flaine est crée qu'on doit avoir ce téléphérique qui monte jusqu'à Flaine. Pour qu'il marche il faut que ce téléphérique soit le plus économique possible. Il faut effectivement que l'on arrive à trouver le tracé qui correspond au fait que ce soit le plus utiliser à l'année, des gens qui viennent de Magland ou d'ailleurs qui puisse monter, de façon écologique, pour le travail, les saisonniers. D'autre part je pense que avec le dérèglement climatique, on est forcé de constater que les remontées qui sont en bas seront certaines année pas très enneigées et on a tout à fait intérêt à développer les Carroz 1500, la Pierre Carrée, et tous ces lieux.

question

Bonsoir, Guillaume Porquebal de Cluses, une question qui concerne le flux de voitures; Est ce qu'il y a un projet qui a été fait pour une sortie directe, ça fait des flux importants quand je vois les chiffres, les flux à Pierre Carrée ça me fait peur, 10000 voitures un jour. Ou est-ce qu'on va stocker les voitures à Magland, est ce qu'il y a un progrès avec l'ATMB ce serait intéressant quand même.

17 23

Réponse Christian Monteil

On va prendre cette question et on va revenir ensuite sur le projet.

Est ce qu'il y a quelque chose avec l'ATMB, non pas pour l'instant, sauf que avec l'ATMB dont le Département est actionnaire, avec l'Etat, l'Etat est le 1er actionnaire, le Département le second, on est en train avec la commune de Cluses de cofinancer la sortie de la Maladière, là aussi, quand vous traversez.... c'est un problème clusien, ce n'est pas en lien direct avec Magland, quoique : lorsqu'on imagine qu'il faudra prendre le Funiflaine, il y a une sortie qui est aujourd'hui théorique, la sortie de la Maladière, Magland Bellegarde, on pense aussi qu'il en a une autre, c'est Sallanche et on revient à l'envers, c'est une possibilité aussi, il y a un petit peu de péage, construire ensemble les nouveaux usages, c'est aussi faire quelque chose, je reviens à votre question; Il y a une partie qui concerne la circulation dans Magland, je vais peut-être donner la parole à Patrick Vivier qui s'occupe des routes dans le département s'il veut dire 2 mots là-dessus. Un échangeur, on sait combien ça coûte, ça coûte cher, c'est possible, le Département en a déjà financé 3 ou 4 échangeurs dans le secteur : Passy, Sallanches, Bonneville, aujourd'hui on ne va pas le promettre. parce qu'on ne sait pas faire, qu'il faut le foncier, parce que ça coûte cher, en plus c'est pas une question complètement dépassée.

Je reviens à nouveau, Madame, suite à votre longue intervention, vous avez dit « vous portez un projet financier et après vous partez » . Non, moi je partirai parce que j'aurai l'âge de partir, ils aura des jeunes qui vont reprendre, Je ne porte pas un projet financier, c'est parce que nous avons mobilisé des finances comme vous le faites vous quand vous achetez une voiture, quand vous achetez un appartement, quand vous investissez dans une entreprise, vous commencez par ça, nous on a commencé par ça, pour porter un projet de territoire, c'est complètement différent, notre objectif ce n'est pas un tour de table financier, pas du tout, ce sont les moyens que nous mettons au service de cette nouvelle vie qu'on veut en montagne, on l'évoquait à l'instant. Oui il nous semble que favoriser le transport collectif avec le Léman Express, favoriser le fait que les gens vont descendre du Léman Express et prendre la navette électrique pour aller au départ du Funiflaine et skier essentiellement à la journée, on est assez d'accord, inventer ces nouveaux modes de déplacements ça ne veut pas dire que l'on va complètement saturer la station, elle est saturée de temps en temps la station, l'objectif ce n'est pas de saturer encore, l'objectif c'est de mieux y accéder qualitativement et économiquement, vous avez compris l'équation. Voilà c'est notre challenge, il faut bien expliquer, il faut que l'on se fasse reprendre de temps en temps par les uns et par les autres sur cette thématique, qu'on trouve quelques subtilités, quelques réglages, quelques adaptations, c'est le sens de la séance de ce soir, on va conclure en 5, 10 minutes, peut-être que Martial, Mr le Sous Préfet, encore une chose

20 52

réponse Martial Saddier

Oui, la concertation, pour répondre à Madame, la concertation c'est un porteur de projet quand il estime qu'il a suffisamment réfléchi, c'est de venir débattre avec les gens venus l'écouter. On était pas obligé, d'ailleurs je vous remercie, vous étiez plusieurs à saluer la démarche, on était pas obligé de le faire, en tous les cas pas avec cette intensité là, nous avons souhaité le faire, **et si ce soir à chaque remarque on a une réponse définitive faite, ça ne s'appellerait pas de la**

concertation. Et paradoxalement je vous le dis Madame, et je vous remercie d'être là encore ce soir et d'avoir été là la semaine dernière et vous annoncer que c'est lundi prochain à Flaine, parce que avec Christian lors de la toute première réunion qui ne faisait pas partie de la consultation, une réunion technique à Flaine, pour ceux qui étaient là avant Noël, puisqu'on on avait besoin de sentir un petit peu à Flaine avant de préparer ces réunions, Quand on est sorti de la réunion avec Christian, on a dit, il y a un sujet de qualité de vie, il y a une inquiétude pour Magland, quand on est ressorti de la réunion de Magland, on a eu confirmation qu'il y avait des réponses à apporter à Magland sur ses aspects d'accès et de parkings. Ce soir vous renouvez et vous le ferez encore lundi prochain, c'est frustrant pour nous de ne pas avoir de réponse, mais on ne peut pas vous apporter des solutions clés en main parce que c'est à l'issue de cette concertation qu'une synthèse est faite et on va se remettre au travail. On va dire que le parcours pour le projet, il est effectivement plus réfléchi mais à Flaine, mais au Carroz, mais à Magland, on a entendu des sujets particuliers et on reviendra présenter le sujet définitif et je vous assure que l'on aura des réponses à apporter à la prise en compte de Magland, et coté Carroz d'ailleurs. 22'45"

Deuxièmement, pour compléter ce qu'a dit le président, le Syndicat Mixte va déléguer la construction et la gestion, le Syndicat Mixte va toujours exister, donc les élus qui sont toujours là seront toujours là, à commencer par le Département, même si nous ne sommes que de passage, les structures seront toujours là, et troisièmement je le dis autour de toutes les questions qui se posent sur les routes, quel est le gestionnaire de toutes les routes dont on parle, demain il faudra prendre des décisions à la fois sur la gestion du Funiflaine d'un côté et sur les routes de l'autre, et bien cela tombe bien parce que celui qui fera monter les camions, demain, qui est actionnaire majoritaire du Funiflaine c'est le Département et à qui est la gestion de toutes les routes dont on parle c'est le Département. Donc au fur et à mesure que l'on va grandir ensemble, le Département qui gère la route de Magland, qui gère la route d'accès, qui gère la montée à Flaine et qui est l'actionnaire majoritaire du Funiflaine, dans une vision nouvelle de montée à la station, dans ce qu'on pense être le 21ème siècle, c'est à dire accéder bien différemment aux stations de ski, eh bien on va se parler et puis on ajustera. La question était posée tout à l'heure, oui je pense qu'un jour le plus rapidement possible on dira aux Tour Operators qui veulent venir à Flaine eh bien les bus, ils ne vont plus à Flaine, et ils montent encore moins le jour où ça neige à Flaine et puis ça évitera de se faire coincer 2 heures de temps pour remettre les prix aux Carroz la semaine dernière au challenge des décolleteurs, parce qu'il y avait un bus ... qui a bloqué pendant 2h de temps la station. Oui va va aller là-dessus, on va vous apporter une réponse définitive au moment de l'enquête publique et je vous assure que les préoccupations des gens des Carroz et de Magland, on va les prendre en compte et on va faire au mieux pour vous apporter une réponse.

24 38

Marc lochum

Je voudrais également revenir aux saisonniers dont on a parlé tout à l'heure, par rapport à la commune de Magland, je ne voudrais surtout pas que vous pensiez que le maire que je suis, je me défile par rapport à la responsabilité qui est celle de répondre aux besoins sur notre commune. Sachez qu'actuellement qu'il y a un gros dossier d'instruction sur Flaine qui est la construction d'un 2ème bâtiment pour logement de saisonniers, 58 appartements qui sont fléchés pour être en construction dès 2020 et être opérationnels sur la station de Flaine même.

Je veux dire qu'en priorité, nous donnons raison en fait à la nécessité d'accueillir correctement nos saisonniers dans la station. Il serait totalement malhonnête de notre part de dire, tiens, ça tombe bien, et hop on se débarrasse de cette problématique et on demande aux gens de Magland d'y aller, pas du tout. Deuxième

point construction, plutôt acquisition sur les Carroz d'un bâtiment qui est La Croix Des 7 Frères, qui va devenir la Maison des Saisonniers, qui va permettre dans le cadre de son activité, là aussi, d'avoir des lits importants pour régler le problème des saisonniers sur Les Carroz. Mon objectif c'est de dire : nos responsables d'activité et et moi même: je dois m'engager sur l'exemplarité, pour faire en sorte que et les Carroz et Flaine, nous trouvions des solutions ça c'est le point important, je ne veux surtout pas faire en sorte qu'on renvoie la balle aux voisins.

deuxième chose : vous parlez du PLU. Si vous parlez du PLU qui est en révision aujourd'hui qui se termine puisque Mr le Préfet doit se prononcer en ce qui concerne notre activité pour le mois de septembre au plus tard [8-28], vous verrez que sur ce PLU sur lequel vous vous exprimez, tout Pierre Carrée sera en zone N c'est à dire non constructible. Alors je sais que, il serait malhonnête de ne pas vous dire ceci, c'est que lorsqu'un maire avec son Conseil Municipal rédige un PLU, il se doit de mettre des zones bien précises pour voir si c'est constructible ou non constructible. Moi je parle, tout sera non constructible dans le cadre du PLU. Après, c'est là que c'est facilement déformé en ce qui concerne ou en parallèle, les maires sont obligés de rédiger un plan d'aménagement de développement durable, un PADD que l'on doit présenter à la population. Dans le PADD on évoque toutes les possibilités possibles d'extension sur sa collectivité, ce n'est pas un engagement c'est une éventuelle possibilité de le faire, soumise à des contraintes d'Etat qui sont hyper rigoureuses et qui n'est pas du tout un engagement applicable dans l'immédiat. C'est à dire que quel que soit les élus qui sont aux manettes dans les années à venir, ils ont cette obligation de se positionner ou pas par rapport à rendre ou pas constructible cette zone. On en est encore très loin, et j'insiste sur fait que c'est encore une situation aujourd'hui d'un PLU qui est en zone N inconstructible

[8-28] [la date de sortie du PLU d'Arâches a été repoussée de 1 à 2 ans pour pouvoir construire un peu plus en attendant.

27 30

Question. Bonsoir, Lionel ..., j'habite assez régulièrement sur Araches et aux Carroz. C'est la dimension économique qui m'intéresse le plus même si le coté environnemental est important, vous apportez 60 M€ au niveau des fonds publics, et vous dites aujourd'hui ces 60 M€ ne financent pas le projet qui est présenté à 75 M€ cela veut donc dire, à priori, aujourd'hui cela veut dire, c'est le concessionnaire qui va devoir dans son projet trouver un modèle économique pour pour que que lui trouve un intérêt à se porter candidat et être rentable. Un concessionnaire, sa fonction c'est d'être rentable en rendant des services qui sont dus. Cela veut dire que en se mettant à sa place, il a aujourd'hui une contrainte de départ et d'arrivée et de tracé ou est ce qu'il a une contrainte je pars de Bellegarde, j'arrive au P1 et vous me laissez moi concessionnaire proposer un schéma de transport qui réponde à un cahier des charges qui me permet moi d'être rentable. Je précise ma question : est ce que moi concessionnaire je pourrai décider dans le contrat que vous me donnez de m'arrêter à tel ou tel endroit sur le tracé , peut-être que ça coute plus cher, mais peut-être que par des analyses économiques, d'augmentation de trafic dans mon transport je serai plus rentable. C'était le sens de ma question.Est ce que le tracé que vous décrivez est définitif.et va s'imposer au concessionnaire ou est ce que lui même peut apporter une valeur ajoutée. On peut de temps en temps, et c'est le principal investisseur dépenser plus dès lors lors qu'il y a une rentabilité derrière.

29 37

Christian Monteil

C'est une excellente question, elle est dans le droit fil des explications que j'essayais de donner tout à l'heure, il manquait cette précision. Concedant, concessionnaire. lorsque nous auront terminé nos réunions, lorsque nous aurons fini nos 3 rencontres

de concertation plus la réunion que nous aurons tenu à Flaine, nous aurons rencontré près de 1000 personnes, 800 ou 900 personnes ça c'est sûr. Nous aurons obtenu un certain nombre de questions, de commentaires, de réserves, c'est normal, ceux qui se déplacent, c'est parce qu'ils ont une inquiétude, voire une réserve, c'est naturel. Martial le disait tout à l'heure, on va essayer de reprendre ce que l'on peut reprendre. Mais à partir du moment où nous aurons décidé du contenu, le tracé sera établi et ne sera pas discutable. C'est un peu quand on fait une autoroute, on est en train de travailler, le Département sur le désenclavement du Chablais, Machilly Thonon, eh bien Machilly-Thonon c'est l'Etat qui doit procéder, et dans cette concession il y a une bande, au fur et à mesure que la procédure se rapproche nous on confirme la concession, c'est une bande de 100 ou 200m, c'est l'itinéraire. Là on aura la même chose, notre bande sera le départ ça c'est sûr : la parcelle des transports Riand pour ceux qui connaissent Magland, le passage à Pierre Carrée et l'arrivée sur le P1. voilà, c'est le cahier des charges. On aura une enquête publique où vous pourrez à nouveau vous exprimer sur ce sujet. A partir de ce moment là nous aurons un appel à la concurrence en cherchant celui ou celle, la société qui acceptera de prendre le risque du bouclage financier, c'est un risque, et en même temps de répondre qualitativement aux questions qu'on a évoquées tout à l'heure sur cette nouvelle façon de vivre cette remontée et la partager avec tout le monde. Donc on aura encore une séance la semaine prochaine, nous on reviendra, vous vous reviendrez peut-être certaines ou certains d'entre vous, on reverra d'autres personnes,

Avant ce soir de lever la séance, on va vous rappeler les dates des ateliers :

Flaine le 18 février prochain et ensuite les deux ateliers, le 5 mars à Magland, et le 6 mars à Flaine. On vous a distribué tout à l'heure des bulletins d'inscription,

Merci, voilà, je voulais simplement, au nom de mes collègues et de Mr le Sous-Préfet, vous remercier de votre participation, vous remercier de votre courtoisie, ce n'est pas toujours le cas, j'espère qu'on a pu échanger et qu'on pourra avancer encore un petit peu. Dans tous les cas on reviendra vers vous, merci et bonne soirée à toutes et à tous.

4. Réunion de concertation à Flaine le 18 février

4.1 Exposés

Enregistrement Flaine n°1

00 00 **Patrick Chancerel, Président du Syndicat Intercommunal de Flaine.**

Je voulais remercier tous les collègues du Syndicat Mixte qui sont à coté de moi : Mr Monteil le Président qui oeuvre beaucoup pour le Syndicat du Funiflaine, Martial Saddier qui est à sa gauche qui est député et surtout qui représente la Région, Mr Charlot le Sous-Préfet qui est un amoureux de la montagne et qui nous aide sur beaucoup de projets, Marc lochum le Maire d'Araches La Frasse Les Carroz Flaine et Fernande [Auvernay] qui représente le maire de Magland qui est souffrant et on lui souhaite un bon rétablissement en tous les cas de la part de tout le Comité du Funiflaine.

Je vous accueille aujourd'hui, c'est la dernière réunion sur Flaine. Je suis le Président du Syndicat de Flaine, c'est pour cela qu'on m'a dit que tu prennes la parole pour accueillir tout le monde et pour dire ce que tu penses du Funiflaine. Le Funiflaine, c'est quelque chose qui m'emballe forcément, **un appareil monstrueux**, qui part de la vallée, qui va jusqu'à Flaine, qui a un enjeu énorme aussi bien économique qu'écologique, demain **on va faire notre transport scolaire** avec les enfants qui vont monter et qui vont descendre de la vallée fini les galères avec le bus, les demi-heures de retard, les 3/4 d'heure de retard, le bus qui passe pas, je vous en passe des tonnes. A coté de cela, on peut mettre aussi un gros potentiel sur **le transport du fret**, on élimine une partie des camions, pas tous, je pense qu'on peut éliminer une grosse partie des bus, des bus sur Flaine en février qui nous bloquent la route, qui nous ferment la route pendant des heures, cela aussi on a connu, et aussi une grosse partie des voitures en moins quand même, pour tous les gens qui partent de la, ils vont à Magland, ils posent leur voiture, aussi bien les saisonniers, j'ai entendu plusieurs fois qu'on avait plus de 600 saisonniers qui montaient pas jour **[1-1]**, je ne sais pas comment le calcul a été fait mais c'est plus que faux, il y a une centaine, entre 100 et 150 personnes qui montent, l'hiver surtout, à savoir qu'il y en a une grosse partie qui passe par les Carroz et ceux là continueront à monter en voiture **[1-2]**, c'est une certitude, et la 2ème centaine qui pourra monter par le Funiflaine parce qu'ils arrivent de Cluses, de Thyez, ils arrivent de Sallanches, ils arrivent de Chamonix.

Sur un appareil qui a une grosse fiabilité, il peut aller jusqu'à 130 km/h de vent, c'est un appareil qui va marcher presque tous les jours, 2000 à 3000 personnes par heure, on est vraiment sur un appareil qui met la station de Flaine dans les grandes stations. Flaine et le Grand Massif évidemment, parce qu'autour du Funiflaine il y aura le **développement du grand Massif et des pistes** pour avoir encore plus de satisfaction pour nos skieurs **[1-3]**.

Voilà, j'ai à peu près dit tout ce que j'avais à dire. Le projet est plus qu'emballant, il y a d'autres personnes qui ne sont pas d'accord, on les a invités pour ça, Maintenant on va vous écouter, je vais passer la parole à Mr Monteil notre Président [du Syndicat Funiflaine]. Merci et bonne soirée.

[1-1] Dans le dossier UTN du projet de golf des Carroz de mai 2019, il est indiqué qu'il y a à Flaine 185 places de stationnement réservées aux saisonniers, et les personnes qui viennent travailler à Flaine, ne sont pas toutes des saisonniers, il y en a nettement plus, plusieurs centaines.

[1-2] Evidemment non concernés car le Funiflaine ne peut pas les transporter, ne passant pas aux Carroz. Lors de la réunion aux Carroz, Marc lochum a cité le chiffre de

250 saisonniers qui montent chaque jour à Flaine, il faut ajouter les non-saisonniers, c'est considérable.

[1-3] Ayons le sens des réalités, le Grand Massif, contrairement aux stations de Savoie, est petit, le Funiflaine est surdimensionné et va détruire des lieux emblématiques (Pierre Carrée, la vue de l'immeuble Le Flaine depuis le P1).

03 20

Christian Monteil. Président du Syndicat Funiflaine et du Conseil Départemental
Mesdames messieurs, bonsoir. Nous étions ici il y a un petit plus d'un mois pour évoquer ce sujet Funiflaine, une information que Martial, moi-même et les élus du territoire ont choisi de porter au coeur de la station avec Marc lochum votre maire, pour avoir une discussion à bâtons rompus sur ce dossier.

[1-4]. Là ce soir nous sommes dans la partie formelle de ce que nous appelons la concertation pour vous présenter ce dossier, ce projet qui de plus en plus devient une réalité tout doucement. Alors sur les documents de présentation : Funiflaine accès rapide et écologique. Il ne manquerait plus que cela. S'il n'était pas plus rapide que les accès normaux et si il était polluant, on ne serait pas là ni vous ni nous. Oui c'est un accès rapide **[1-5]**, c'est un accès qui doit nous permettre d'économiser du temps, et c'est un accès **qui est surtout écologique et environnemental [1-6]**.

[1-4] à bâtons très rompus ! il est impossible d'aborder l'avenir de Pierre Carrée.

[1-5] accès rapide pour les skieurs qui vont à Flaine, ou pour les piétons qui vont à Flaine ? Si on prend en compte les temps d'accès et de correspondance à Magland (15 min) et de desserte en navette à Flaine à partir de la gare du P1 (10 à 15 min), c'est totalement faux.

Idem pour les skieurs qui vont aux Molliets.

[1-6] Même réponse que plus haut. Tout projet est un compromis entre le bénéfice (réduction de la circulation routière, confort des touristes) et son impact sur l'environnement (faune, flore, état des sols, artificialisation). Non seulement ce bilan n'est pas bon, mais en plus le Funiflaine détruit une zone touristique de Pierre Carrée avec les activités nordiques et le golf en été.

Suite de Christian Monteil.

On l'a déjà évoqué à plusieurs reprises, c'est une nouvelle façon, c'est un nouvel usage du déplacement dans la montagne. C'est pour cela qu'il fallait des partenaires un peu extraordinaires. Les partenaires traditionnels, ce sont les communes, les intercommunalités qui font leur boulot dans tous les massifs ici en Savoie, en Haute Savoie et ailleurs mais pour avoir cette dimension, cette dimension supplémentaire, et vous le verrez, qui a un coût qui est énorme, il fallait trouver des institutions capables de porter ce nouveau projet, ce nouvel usage de déplacement dans la montagne.

Alors on n'a rien trouvé de mieux que ce que nous appelons le Contrat de Plan, Contrat de Plan Etat, Région, Département et même collectivités. Les 2 institutions qui sont cote à cote pour porter le financement de ce projet c'est la Région Auvergne Rhône Alpes et le Département de Haute Savoie le Conseil Départemental. Mais si nous sommes à la tâche et à la manoeuvre pour apporter le financement nous considérons que nous avons besoin de l'Etat qui est avec nous, Mr le Sous-Préfet vous le dira tout à l'heure, nous avons besoin de crédits européens que nous aurons également, cela commence à se décider tout doucement : l'Etat, la Région, le Département, les crédits européens et nous avons besoin de quelque chose qui est indispensable, ce sont les acteurs locaux, territoriaux, les communes, les 2 communes, les intercommunalités, l'intercommunalité qui est concernée, et quand on vient ici on est obligé de voir plus loin le Grand Massif et tout le reste. La sagesse voulait que nous puissions mobiliser pour financer cette opération qui coute plus de 75 M€ l'essentiel de la partie qui allait déclencher le rêve qui existe depuis 10 ans, 20 ans, 30 ans peut-être qui était porté, et qui l'est toujours par René Pouchot qui est excusé ce soir, ce rêve, nous avons décidé de le faire avancer et nous avons réussi

l'essentiel des moyens. Tout n'est pas fait, cette séance de concertation est faite pour écouter les observations, c'est la troisième. On commence à être un petit peu habitué. On a eu quelques observations qui reviennent avec des variantes d'une séance sur l'autre; On comprend qu'un certain nombre de personnes puisse avoir des avis différents voire divergents, c'est la démocratie. on est là pour échanger. Quand nous aurons terminé cette séance, nous aurons un temps extrêmement formel, celui du Syndicat Mixte dont moi j'assume la présidence, ce n'était pas dans mes projets électoraux d'être président du Funiflaine. Je suis Président de l'Assemblée Départementale, cela me suffit largement. Mais avant moi il y avait un homme qui s'appelait Jean Louis Mivel qui était votre Conseiller Départemental, qui a présidé ce Syndicat Mixte, il est décédé. Je dois dire qu'à la demande des collègues qui sont avec moi à la tribune et beaucoup d'autres également avec la Région, j'ai accepté de m'engager parce que je crois énormément à ce dossier, j'ai envie de le porter avec vous qui êtes à la tribune, avec vous également. C'est un projet qui doit profiter au territoire, à la station, à la montagne, à la Haute Savoie [1-7]
Je ne vous en dirai pas plus, et je passe la parole.

[1-7] quand on détruit la montagne alors que l'environnement répond au tourisme, ce supplément de destruction n'apportera pas grand chose, ce sera un trésor perdu à jamais, et cela ne profite ni à la station ni à la Haute Savoie]

Enregistrement Flaine n°2

00 00

Pour le Conseil Régional, comment voulez-vous accompagner ce projet?

Martial Saddier, Député de Bonneville, Conseiller Régional

Bonsoir à tous et à toutes. A mon tour je vais passer sur les salutations, je vous remercie d'être revenus parce que vous êtes déjà venus, il y en a même avec les vœux cela fait la 3ème réunion que l'on se retrouve dans cette salle. Je voudrais d'abord excuser Laurent Wauquiez, président de la Région Auvergne Rhône, on comprendra qu'il ne peut pas faire toutes les réunions, excuser aussi Gilles Chabert qui est le conseiller spécial à la montagne qui porte toute la politique pour l'exécutif au nom du président de la Région Auvergne Rhône Alpes.

Ce soir je ne suis pas tout seul, je vais faire un clin d'oeil et je le remercie d'être là, On a un vacancier qui est là, un amoureux avec sa famille de Flaine depuis maintenant plusieurs années, son ancien collègue député, comme ça si il y avait des gens qui se disent : tiens, Martial il est le seul à la Région à soutenir, et bien non. Il est là, Philippe Bailbé, c'est un ancien collègue député, il est là, et il est Vice-Président de la Région en charge de la sécurité. Merci Philippe d'abandonner quelques instants ta famille et d'être à nos cotés ce soir. Il va me faire mentir, je vais lui faire un clin d'oeil, on en reparlera, parce que il n'y a pas un centime de plus de la Région que l'enveloppe qu'on a annoncé, comme il est Vice-Président à la sécurité, on ne sait jamais, si on avait besoin de mettre des caméras pour surveiller les parkings, comme tu es là tu nous soutiendras, tu financeras bien les caméras si il faut mettre dans le Funiflaine des caméras pour surveiller les parkings.

L'aventure du Funiflaine pour la Région c'est quoi? La Région Auvergne Rhône Alpes c'est la 1ère Région de France de montagne. C'est une Région qui comporte plus de 150 stations de ski, nous avons des stations de ski dans tous les départements, et c'est une Région qui à elle seule doit représenter à peu près 60 à 70% des journées skieurs et des nuitées pour le ski en France. Dans le monde nous sommes une des premières destinations touristiques au monde en ce qui concerne la montagne et plus particulièrement le ski.

Lorsque nous nous sommes présentés devant vous, il y a trois ans, nous avons pris un engagement de parier sur la montagne et d'investir dans la montagne. Nous

tenons nos engagements. Nous les tenons sur la neige puisque le Grand Massif a bénéficié à plusieurs reprises d'une aide importante sur l'enneigement. Nous tenons nos engagements sur les saisonniers, cette station va bénéficier d'une aide importante sur un projet de saisonniers. Nous allons tenir nos engagements sur les classes de neige, sur l'hôtellerie familiale et puis nous accompagnons et nous pensons que la Région doit accompagner peut-être des stations de ski qui demain, dans 25 ans, 30 ans, 40 ans auront des accès différents pour plein de raisons. Nous soutenons la Région et nous nous sommes engagés au côté des acteurs locaux qui sont présents ce soir à la tribune pour financer ce qu'on appelle des Ascenseurs Valléens,

03 05

Les Ascenseurs Valléens sont inscrits dans la loi, Monsieur le Sous-Préfet, le législateur qui est à l'origine d'inscrire dans la loi le transport par câble, pour accéder aux stations de ski, avec un principe simple : ne plus monter en voiture au coeur des stations et faire en sorte **qu'on parte du point bas pour aller au point haut par l'accès le plus direct par transport par câble qui est un des transports le plus sécurisé et qui consomme le moins d'énergie dans nos connaissances scientifiques actuelles**. C'est ça ce que le législateur a inscrit dans la loi et qui a permis aux acteurs de se retrouver dans ce fameux Contrat dont le président Monteil a parlé, un Contrat ou il y a des signataires. Un Contrat c'est un Contrat, il a été signé donc il engage, il engage les signataires dans la réalisation avec des sommes d'argent. Ce Contrat a été signé entre la Région, l'Etat, le Département et puis les Collectivités Territoriales.

Sur ces Ascenseurs Valléens, la Région a décidé d'identifier à ce stade 6 projets : 1 en Isère, 4 en Savoie, et 1 en Haute Savoie. Nous avons eu une délibération parce que les collectivités ne se réveillent pas un matin, le Président Monteil ne se réveille pas un matin en disant tiens je vais faire cela à l'Assemblée Départementale. Le président Wauquiez c'est pareil, il y a des délibérations qui donnent un cadre très précis. Nous allons financer ces 6 ascenseurs à hauteur de 30% du montant de l'investissement, plafonné à 10 M€ sauf 1 le Funiflaine qui lui va bénéficier d'une enveloppe exceptionnelle du double, c'est à dire de 20 M€. Je la refais pour être très précis, les 4 de Savoie et celui de l'Isère auront au maximum 10 M€ à condition que cela représente 30% de l'investissement. Celui dont on va vous parler ce soir, c'est acté, il y aura 20 M€.

05 00

Et pourquoi il y aura 20 M€? Et d'abord il y aura 20 M€ parce que le Département nous a challengé, le Département de la Haute Savoie, le président qui est là, c'est une chance extraordinaire d'avoir le président du Département qui s'implique personnellement dans la présidence de ce Syndicat. Le président du Département et son Assemblée, ils ont mis 25 M€ sur la table. Quand vous avez un partenaire qui vient vous voir et qui a mis 25 M€, soit vous y allez avec une somme qui correspond à peu près à ce que le département de la Haute Savoie a mis, soit vous êtes ridicule, et comme on n'avait pas envie d'être ridicule, eh bien banco, on a doublé la mise par rapport à l'Isère et la Savoie, comme il y a 25 M€ mis par Christian sur la table, Laurent a dit on va être à la hauteur de l'engagement de la Haute Savoie, on va mettre 20 M€. On va doubler la mise par rapport à ailleurs parce que ailleurs les Départements mettent moins qu'ici.

Et puis le deuxième élément, on est dans un Ascenseur Valléen emblématique parce que c'est le plus gros projet de France. Cela qui veut dire que quand celui-ci sera fait et quand celui-ci marchera, on va créer une dynamique dans toutes les stations de France.

Le 3ème élément, c'est le contexte de la vallée, avec le plan de protection de l'atmosphère où nous avons fait de la vallée de l'Arve, Philippe tu le sais, le laboratoire de la Région Auvergne Rhône Alpes en matière de qualité de l'air, c'est

pour cela que nous sommes partenaire avec le Département de tout un tas de mesures et nous considérons que le Funiflaine mérite un banco spécifique de la part de la Région au coté du Département pour qu'on contribue aussi à l'amélioration de la qualité de l'air, et nous faisons du Funiflaine une des composantes du défi que nous avons à relever de la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve. Voilà ce que je voulais vous dire au nom de Laurent et de Gilles Chabert et puis en associant Philippe qui nous fait l'amitié d'être là ce soir. C'est une chance extraordinaire Vous savez ce qu'on fera nous nous sommes que de passage ici, le mandat Départemental se termine en mars 21, le mandat Régional se termine en décembre 21. Le contrat c'est pas un contrat sans fin, c'est un contrat qui au-delà de ces dates est un contrat caduc. ce qui veut dire qu'aujourd'hui a une chance extraordinaire d'avoir quasiment 60 M€ d'argent public sur ce projet, on est là pour vous écouter, on modifiera, et on tiendra compte des remarques des uns et des autres. je crois qu'aujourd'hui on n'a jamais été aussi près de faire ensemble ce magnifique projet qui encore une fois est le plus beau et le plus grand de France. Je peux vous dire qu'avec la Région Auvergne Rhône Alpes au coté de Christian et du département de la Haute Savoie de la Comcom, des communes et de tous les acteurs de Flaine nous souhaitons plus que jamais aller à la 1ère pierre du Funiflaine. **[2-8]**

[2-8] La définition de l'Ascenseur Valléen de Mr Saddier dit que c'est le chemin le plus direct : pour que ce soit le plus direct, on ne met pas une gare sur un no man's land, qui perd du temps et qui coûte très cher [le prix d'un télécabine]. Il faut faire la liaison directe Magland- Flaine P1 : 110 m de ligne et une gare de 10 M€ en moins.

Enregistrement Flaine n°3

00 00 Bruno Charlot, Sous-Préfet de Bonneville.

Comment l'Etat accompagne-t-il ce projet?

Merci Mr le Président, Mr le Député, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs.

J'ai l'honneur de représenter Mr le Préfet de Haute Savoie, donc le représentant de l'Etat. Comment l'Etat aurait-il pu être absent d'un projet aussi ambitieux, aussi emblématique et pour tout dire ce que je pense, aussi pertinent que le Funiflaine. Mr le Député m'a donné une belle occasion de transition entre son propos et les miens. On est dans une Région dans laquelle la pollution fait beaucoup parler. Voilà un projet qui est au coeur de la cible. Il n'échappe à personne que les flux de circulation vers la station de Flaine sont générateurs de pollution.

Voilà là un belle exemple d'action très concrète dans laquelle il convient de s'engager collectivement. Il faut faire confiance au projet, mais j'ai pour habitude de dire, je l'ai déjà placé une fois mais permettez moi de le placer une seconde fois, le mot confiance a cette caractéristique extraordinaire qu'il a pour anagramme cofinance, on passe de confiance à cofinance. C'est bien de se faire confiance pour porter des projets mais c'est encore mieux de se mettre autour de la table pour les cofinancer. On est face à quelque chose de tellement important que la Région, le Département, l'Etat, les Collectivités, toutes strates confondues c'est à dire Communauté de Communes et Communes appuient le projet. On est sur quelque chose d'important, mais de cet accord, Mr le Député l'a dit, il faut faire très attention. Le contrat est caduc, il a une durée dans le temps, ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera peut-être plus demain. Des échéances, électorales, sur lesquelles pour ma part je n'ai pas à revenir, sont là pour le rappeler, et il y a le Contrat de Plan Etat Région. Si les choses ne sont pas faites dans le cadre du Contrat de Plan, croyez-moi, l'expression est peut-être un peu malheureuse mais on a ici l'occasion de le dire, le train ne repassera pas.

Avoir plus de 60 M€ de financement public, sur un projet comme celui-là, écoutez, je ne l'ai pas vu souvent, faire quelque chose d'aussi emblématique que cela. Donc oui, c'est un beau projet dans lequel l'Etat prend toute sa place, au plan financier en étant un des contributeurs, mais aussi bien sûr au plan technique, et sur ces aspects là, compte-tenu de la sensibilité de l'environnement dans lequel le projet doit prendre place, il y aura bien sûr pas mal de procédures à diligenter, et l'Etat sera particulièrement attentif à ce que chacune de celles-ci soit parfaitement respectée, tant en matière de défense de l'environnement, que du respect des protections à prendre en matière de risques naturels. A ce stade je n'en dirai pas plus, mais on rentrera dans la discussion lors du temps d'échange. Merci beaucoup.

Enregistrement Flaine n°4

00 00

Christian Monteil lit un message de Gilbert Catala, Président de la 2CCAM et maire de Thyez, retenu dans sa commune.

En quelques minutes, le Président de la communauté de communes, est retenu parce qu'il a une réunion du Conseil Municipal de sa commune, il m'a demandé de vous lire un message, je ne vais pas vous le lire, je vais faire synthétique, il rappelle qu'il a une ambition pour sa Communauté de Communes en 3 thèmes : 1er thème - le développement de notre activité du territoire en matière de tourisme, 2ème thème - la réhabilitation de l'image de la vallée et de ses composantes Montagne en matière d'environnement, le 3ème - le développement des services à la population..

Il répond en conclusion : notre territoire avance, ce transport constitue pour nous une opportunité qui ne se représentera jamais et je tiens une nouvelle fois à remercier le Département et la Région les communes de Magland, d'ARâches, des Carroz ainsi que les 10 communes composant la Communauté de Communes d'avoir répondu présent pour mener à bien ce grand projet.

Voilà le message de la Communauté de Communes Arve et Montagnes.

Maintenant on va passer à la 2ème partie de la réunion durant laquelle vous allez avoir la parole. Quelques recommandations :

- 1ère chose, la réunion est enregistrée

Vous voudrez bien vous présenter, ou de dire qui vous représentez - une association, en tant qu'habitant, et poser votre question.

- la seconde, il faut que cela se fasse dans le respect des uns et des autres. Nous pouvons avoir des points de vue différents.

La première intervention, on va la donner à Mr Lardennois qui va vous présenter son projet.

FILM

Enregistrement Flaine n°5

Pour vous présenter ce projet plus techniquement nous accueillons Mr Hugues Viard et Mr Fabien Adidal.

Mr Hughes Viard

Bonsoir. D'abord je vais vous présenter le projet technique. Pourquoi un transport par câble? Le transport par câble présente 3 avantages principaux sur ce projet : d'abord une consommation d'énergie réduite donc un avantage environnemental important, ensuite une adaptation à la topographie d'ici, vous connaissez tous la topographie d'ici qui est accidentée donc le transport par câble répond très bien à cette question

et puis finalement une capacité de transport élevé qui permet de transporter suffisamment de personnes pour répondre au besoin. Plus précisément sur la technologie, c'est le téléphérique débrayage 3S qui a été retenu, 3S pour 3 câbles. Le principe est simple, il ya 2 câbles porteurs qui sont comparables à des rails de chemin de fer sur lesquels les véhicules viennent rouler et 1 câble tracteur qui entraîne les véhicules. Cette technologie permet d'atteindre des vitesses élevées ce qui réduit le temps de parcours et puis la présence de ces câbles porteurs qui portent la ligne permet d'avoir des portées importantes, c'est à dire des distances entre pylônes importantes donc de limiter le nombre de pylônes et aussi d'avoir des véhicules d'assez grosse capacité, puisque que l'on est sur des véhicules de 30 à 35 personnes par cabine.

1'37

Je donne la parole à **Fabien Adidal** pour vous parler du tracé.

Comme vous l'avez vu dans la présentation vidéo, il y a quelques instant : il y a un temps de parcours de 19 min pour monter de la vallée jusqu'à la station de Flaine, avec un temps intermédiaire de 14 mn environ pour rejoindre le col de Pierre Carrée depuis le bas. Ces temps de parcours qui seront sécurisés et fiabilisés au sens où le transport en site propre, on n'aura pas les congestions routières que vous avez potentiellement notamment les week end de forte affluence sur la station. Le Funiflaine a l'objectif d'avoir une cabine qui passe environ toutes les minutes en station, il y a une fluidification des mouvements des voyageurs et des skieurs potentiels. Longueur totale de 5,5 km, une dénivelée positive d'environ 1360m pour des cabines de grande capacité de 35 personnes.

Sur les avantages du tracé : l'idée est d'avoir une liaison très rapide et directe depuis la vallée avec un pôle d'échange à Magland qui permet un échange voyageur à la fois un parking qui sera constitué au droit de la gare du Funiflaine mais également les interfaces avec le train qui est situé pas très loin du site pressenti et une arrivée sur le parking P1 à Flaine qui a plusieurs avantages par rapport au positionnement, et notamment d'éviter les risques naturels et d'éviter les survols de l'ensemble de l'urbanisation de Flaine.

Sur ce tracé, c'est notamment une avantage pour la coordination des mobilités pour la station de Flaine avec une potentielle réduction du nombre de navettes [5-9].

Enfin sur le col de Pierre Carrée, c'est un nouveau point d'entrée sur le Grand Massif en ski notamment [5-10], c'est également un moyen d'évacuation pour la station de Flaine à travers cette station [5-11] et puis une nouvelle desserte pour les habitants du Hameau qui seront mieux desservis [5-12].

Enfin c'est également une possibilité de desserte pour le 27 ème BCA [5-13].

Et le projet Funiflaine vient également potentiellement apporter d'autres usages que le transport de personnes, c'est à dire que l'idée c'est de pouvoir utiliser au maximum l'installation pour le rapatriement des blessés et l'évacuation sanitaire mais également le transport de biens et de marchandises voire des déchets [5-14].

[5-9] Il y aura au contraire plus de navettes pour desservir Flaine depuis à la fois le P1 et Pierre Carrée, deux gares excentrées.

Le retour des skieurs au Hameau bénéficiera probablement du Funiflaine (on aurait aimé voir le plan des pistes), mais cela joue sur 80 chalets. De nombreux skieurs retournent à Montsoleil en navette bien qu'il y ait un retour skieurs, peut-être en raison des enfants.

En revanche, pour la fonction de base du Funiflaine d'amener des personnes, la desserte en navette sera importante.

[5-10] Pierre Carrée n'est pas dans un domaine skiable.

[5-11] C'est vrai aussi pour le tracé que nous proposons, et l'arrivée en un lieu habité est un plus pour les cas d'urgence.

[5-12] Pour le retour à ski, mais toute façon il faut des navettes au hameau pour les

piétons.

[5-13] La honte!, ils sont quelques dizaines, pour crapahuter un maximum, ce n'est pas leur problème, l'armée fonctionne de façon autonome.

[5-14] Les autres usages sont les mêmes quelque soit le tracé, mais avec une couverture géographique plus large pour notre proposition.

4.2 Echanges

04 43

Régis Lardennois, Président de l'Association Flainoise, et s'exprimant aussi au nom des Amoureux des Carroz.

Je parle au nom de l'Association Flainoise et de l'Association Les Amoureux des Carroz.

Nous sommes très intéressés par le projet Funiflaine, mais cela nous pose quand même quelques problèmes.

D'abord, un point déjà évoqué, c'est un Transport Public, cela passe par définition là où il y a du public, et le plus gros du public dans les environs c'est aux Carroz

Lundi dernier, on a eu refus de principe du seul tracé qui était digne de la qualification de transport public, au profit, au profit du tracé actuel, qui arrive sur une gare à Flaine qui est excentrée sur le P1 qui est essentiellement faite pour les skieurs et pour le fret, et l'autre gare qui est totalement ... au loin à Pierre Carrée.

Je reviens sur le problème des avalanches, le parking P3 est effectivement en zone rouge, il y a un règlement Xa « avalanches » qui a force de loi, il interdit les constructions, mais qui prévoit explicitement des possibilités de dérogation sur dossier technique et analyse précise des risques.

Notamment au § 2.3, il autorise la possibilité de faire des dérogations, sous réserve d'un dossier, « les travaux et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics, y compris la pose de lignes et de câbles, etc ».

Je pense que le Funiflaine doit être dans cette situation.

Il est évident que si le projet demandait à ce que le tracé arrive à cet endroit là, ce ne puisse pas être refusé par principe. Après, cette position de refus d'un tracé qui est beaucoup plus intéressant au titre du Service Public est quelque chose qui nous choque, cela ne met absolument pas en cause le projet car il a absolument besoin d'une navette

Ce que nous attendons du Funiflaine avec ses parkings, c'est l'aspect Transport Public, c'est à dire de desserte de Magland, Les Carroz et Flaine, avoir une offre de transport public pour tous ceux qui ont besoin de transport, je n'ai pas besoin de les lister, de transporter du fret, d'apporter un impact qualitatif sur le développement de la commune d'Arâches et du Grand Massif, non lié au ski et en respectant aussi les espaces naturels. contribuer à l'activité économique, on n'oublie pas, c'est vrai que c'est l'activité principale ici, on n'oublie pas du tout, et en ce qui concerne Magland préserver la qualité de vie.

3'20

On pourrait enterrer les parkings en pied de montagne, cela pourrait résoudre les problèmes de parking à Magland,

Changement de diapo

Au niveau de Pierre Carrée, notre souci, c'est de conserver et développer les activités sportives très proches de la

3'46" Pour nous, la desserte envisagée de Pierre Carrée est sur le seul lieu de Flaine

ou on peut pratiquer des activités nordiques ou de la marche en raquettes et qui bénéficie d'un enneigement exceptionnel.

Pour nous cette zone doit être utilisée pour pérenniser les activités nordiques du Grand Massif lorsque Agy est en manque de neige, en gros le premier et le dernier mois de la saison, ou bien qu'elle est saturée.

J'ajoute aussi le besoin d'un cheminement raquette entre Flaine et Pierre Carrée par un chemin sans voiture, et les activités nordiques sont un besoin très impérieux pour la station, et les aménagements présentés sont incompatibles avec le lieu.

L'aménagement pour le ski alpin va conduire à la disparition des activités de cette zone.

Pour le golf en été, le club-house était promis depuis très longtemps.

J'ai aussi le sentiment que le nombre de navettes sur la communes soit croissant, et sans prise en compte de ces éléments, il y aura pas mal d'opposition au projet lors de l'enquête publique sur sa construction.

10 04 Bruno Charlot, Sous-Préfet de Bonneville

Mr Lardennois, je m'adresse bien sûr à la salle aussi, l'autre jour j'ai dit que la gare ne se ferait pas au P3, je l'ai dit, vous l'avez repris dans votre image, vous avez bien fait, car c'est vrai que je l'ai dit, je vais donc devoir le répéter, car à priori je n'ai pas été assez clair dans ce que j'ai annoncé. Vous avez dit tout à l'heure que finalement on était bien en zone rouge au P3, je vois là un progrès car sauf erreur de ma part, dans un premier temps, la zone rouge n'était pas aussi évidente que ça selon votre point de vue, il y avait des couloirs d'avalanches que vous aviez marqués qui ne couvraient pas toute la zone en question. Je me permets de vous rappeler que les couloirs d'avalanches que vous aviez pointés dans un premier temps étaient issus d'une carte qui s'appelle la Carte de Localisation des Phénomène d'Avalanches qui n'a pas valeur réglementaire, c'est un document purement informatif qui est mis certes dans le plan des protections des risques, pardonnez-moi Mrs Dames, pour entrer un peu dans les détails sans être trop techno, pour vous éclairer un peu quand même, elle est en annexe de la carte historique des phénomènes d'avalanches mais elle n'a pas de portée réglementaire. Elle ne mesure pas en particulier l'occurrence de ces avalanches, ni l'importance du risque qui elle est validée par le plan de protection des risques.

Vous avez dit il y a 2 règlements : le Xa et le Xp. Le 1er s'intéresse au risque avalanches, le 2nd au risque de chutes de blocs. Le parking P3 est établi sur 2 parcelles le n°107 et 108 qui sont respectivement confrontées au risque d'avalanches pour l'une et au risque d'avalanches plus risque de chutes de blocs pour l'autre. On est quand même dans quelque chose qui n'est pas anecdotique. Et vous avez dit qu'en zone pour des équipements comme le Funiflaine, il pourrait exister des dérogations pour installer la gare, c'est vrai, vous avez raison. L'article 2 du règlement Xa prévoit 2 alinéas : 2.3 et 2.10 dont on pourrait penser qu'ils concernent votre projet notamment le 2.3 en matière de service public, sauf si on lit bien dans l'intro de l'alinéa 2, il nous dit que ces dérogations sont possibles s'il n'existe pas d'autres points où on pourrait installer l'installation dans une zone beaucoup moins exposée. CQFD. Le projet qui vous est exposé ce soir ici établit la gare au parking P1 qui est beaucoup moins exposé aux risques que le parking P3. Voyez-vous si un jour on doit aller devant le tribunal administratif, je préfère être celui- qui soutient avec le Syndicat mixte Funiflaine le fait qu'on a eu l'idée d'installer la gare au parking P1 où il n'y a pas de risque et venir s'opposer à l'installation éventuelle de cette même gare P3 avec tous les risques que je viens d'énoncer plutôt que l'inverse. Pour répondre en matière de risques j'espère avoir été complet sans trop techno, voilà pourquoi le projet qui vous a été présenté aujourd'hui établit la gare d'arrivée au parking P1, je dis cela avec tout le respect du à ceux qui pensent autrement, mais il y a des arguments à faire valoir dans ce qui est évoqué ici ce soir. [5-15]

[5-15] [et si on doit aller au tribunal administratif, je préfère être celle qui s'oppose aux pylônes sur le tracé des avalanches récurrentes de l'Arbaron » Il n'y a jamais eu de mort dû aux avalanches sur le parking P3, contrairement aux avalanches de l'Arbaron.

Monsieur le Sous-Préfet met dans la même catégorie un Transport Public qui s'arrête dans un centre d'habitat, et un ersatz de Transport Public qui ne dessert pas de zone d'habitat, et nécessite une navette routière pour y accéder (dissuasif). Ce n'est pas du tout le même service rendu.

Monsieur le Sous-Préfet ne parle pas des avalanches récurrentes [5 citations dans le PPRNa d'Arâches] et mortelles une fois sur la montée à l'Arbaron ou il y aura probablement un pylône (la ligne électrique a 3 pylônes dans cette zone avalancheuse).

Il n'y a pas de zone rouge car la zone est non constructible, donc non réglementée. La zone du P3 proposée est bien en zone rouge mais la partie concernée n'a jamais eu d'avalanche. Elle a été sécurisée par un travail colossal : Interdire le P3 et autoriser le tracé avec un pylône sur site avalancheux très dangereux nous interroge.

La Préfecture peut légalement interdire une gare sur le P3, après une étude de risque, mais le tracé passant par Pierre Carrée doit avoir le même traitement administratif, et si en définitive ce n'est pas possible, le projet Funiflaine ne sert à rien.]

14 57 **Marc lochum, Maire d'Arâches la Frasse.**

Mr Lardennois, Mr le Président. En tant que maire des Carroz, je ne peux pas rester indifférent à vos propos. J'aurais tendance à dire, nous sommes habitués, les élus d'Arâches que tous les dossiers Funiflaine ou pas Funiflaine vous les attaquez devant le tribunal administratif, donc pour nous c'est du classique. Je ne suis pas surpris qu'une fois de plus vous aillez une fois de plus vous ayez la volonté de nous mettre devant le fait accompli, par rapport à ce dossier. Toujours est-il que je voudrais dire, à toute cette assemblée, par définition et à mes amis ici présents, que en tant que maire, il aurait été totalement incorrect de notre part de ne pas penser que nous ne puissions instruire un tel dossier sans se poser la question : est-ce qu'il passe éventuellement sur la station des Carroz. Je rappelle tout simplement lorsque nous avons été élus en 2014, le Funiflaine était fléché pour se poser sur la zone de Pré-Pernand, 14 56 ce qui était totalement irrecevable. Par contre nous avions proposé, au Syndicat, nous avions proposé à ce que le tracé puisse passer éventuellement sur la plaine du Lay. Un tracé avait été retenu, il avait été exposé. Ce tracé en effet avait un obstacle majeur : surcoût financier, problème d'ordre juridique, entre autre le départ de la gare Magland qui était problématique par rapport aux zones inondables. Ensuite cela a été abandonné.

Ensuite le Conseil Municipal s'est repositionné pour étudier toute autre possibilité pour passer aux Carroz. La zone des Feux, nous l'avons étudiée. Il était évident qu'elle n'était pas recevable :

1-l'emplacement,

2-une gare qui fera 40m de haut pour pouvoir rattraper une route départementale,

3-une rupture de charge

15 42, un parking un surcoût financier énorme à cela non considérations des propos de Mr le Sous-Préfet à savoir qu'on ne pourrait pas se poser sur le parking P3. Cela veut dire qu'en partant des Feux on remonte à Pierre Carrée et on redescend sur P1. **Cela veut dire que le Funiflaine ce n'est pas 3 gares, c'est 4 gares. [5-16].**

Le coût d'une gare, c'est à peu près 10 M€. Vous faites l'addition, 76 M€ + 10 M€ cela fait 86 M€. Vous prenez en considération les terrains, rupture de charges, surcoût exceptionnel on arrive à quelque chose d'exceptionnelle on arrive à quelque chose de pharaonique totalement irréaliste et qui allait faire exploser le dossier

[hors texte = il n'est pas question de mettre 4 gares et avec 3 gares les tracés sont meilleurs si on ne passe pas par Pierre Carrée.]

On voit par cette synthèse la raison pour laquelle nous avons plébiscité le tracé qui a été évoqué ce soir, avec en toile de fond, comme évoqué, la possibilité de relier Les Molliets au col de Pierre Carrée pour faire en sorte que **dans le cadre de l'expansion du domaine skiable** nous ayons une liaison tout à fait dynamique entre Flaine et Pierre Carrée et un domaine skiable qui sera ouvert à toute la population, permettant entre autre de réduire les problèmes d'inquiétude par rapport à la liaison du massif partiel et de Flaine donc avec un Grand Massif fortement dynamique, bien sûr une préoccupation en cas d'intempéries de pouvoir reprendre la clientèle sur Flaine, de l'emmener sur Magland ou de la renvoyer sur le Massif Partiel, autant d'éléments qui nous sont très positifs dans ce cadre là, **moins vorace en matière d'éléments financiers [5-17]**

Je répète bien évidemment ce que j'ai exposé tout à l'heure était tout à fait dans l'ordre des choses et faire en sorte que nous ne tombions pas dans ce surcoût financier pour lequel on ne serait jamais sorti.

Mr Lardennois , je tiens à vous remercier car j'étais habitué jusqu'à présent à ce que vous étiez tout le temps opposé au développement des Carroz au profit de Flaine, cette fois ci vous avez évolué j'en suis ravi **[5-18]**

[5-16] Notre projet a 3 gares. Si on met la gare intermédiaire à Magland, que nous présentons comme solution de recours en V, c'est moins bien et plus cher, mais il n'y a aucun problème d'avalanche.

[5-17] Faux : il faut construire en plus un télécabine (10 M€)

[5-18] Marc lochum n'a pas compris que Flaine, utilisé en vache à lait est une erreur (nous terminons une mandature sans aucun investissement structurant, et Marc lochum veut détruire un investissement historique existant offert par les Boissonnas). Flaine et les Carroz appartiennent à la même commune, sont complémentaires et doivent fonctionner en synergie. Il n'est pas besoin de 4 gares pour faire un Funiflaine desservant Les Carroz et Flaine sans passer par Pierre Carrée et sans construire un autre télécabine.

Il faut aussi préserver l'environnement, pour des raisons écologiques et touristiques Il ne faut pas étendre le domaine skiable, supprimer le seul endroit où on peut en hiver se promener et faire du ski de fond avec une neige de qualité, c'est hypothéquer l'avenir de Flaine et des Carroz. il faut de toute façon aménager la montagne de façon écologique.

17 55

Christian Monteil

Je voudrais revenir sur 2 thèmes que vous avez évoqué, Mr le Président [de l'Association Flainoise]. Vous êtes revenu à nouveau sur le péril qui porterait sur l'activité nordique et sur le golf, je veux qu'on réponde à cette question. On va demander à Pascal Tournier de le faire, s'il veut bien. je voudrais vous dire que je suis assez surpris de voir des élus qui ouvrent des parapluies ils prennent leur responsabilité, ils n'ont pas de parapluies ils prennent leur responsabilité pour qu'une économie puisse se poursuivre, pour que l'accessibilité puisse être améliorée, **pour que l'environnement y trouve son compte [5-19]**, pour que la station et le Département de Haute Savoie continue à rayonner. Enfin il n'y a aucun problème déontologique, je n'ai pas aimé le dernier alinéa de l'avant dernier document. il n'y a aucun problème déontologique. Nous vous avons donné la parole ce soir, vous êtes hostile au projet tel qu'on le décrit, nous, tel qu'on l'a délibéré. ce projet peut bouger, la concertation est faite pour cela, pour écouter un certain nombre d'observation, écouter sur certaines choses pas plus ni moins que les autres personnes qui ont envie de parler, vous avez fait les 3 séances, les 4 même, donc

finalement c'est un peu une bataille de pingpong, d'une séance sur l'autre, ce n'est pas fait pour cela la concertation, et là la déontologie ne serait pas respectée. Donc elle est parfaitement respectée, nous sommes à l'écoute, nous sommes enregistrés, et vous et nous, sauf que c'est nous le Syndicat Mixte, son Président et ceux et celles qui nous entourent qui sont comptables, de la décision finale qui se prendra, Elle se prendra dans des délais assez rapides et j'espère qu'on pourra lancer. j'avais envie de faire ce petit rappel, **parce que je suis coupable de rien du tout** et surtout pas d'ouvrir des parapluies [5-20].

[5-19] Nous ne pensons pas que les élus du Syndicat prennent de bonnes décisions. [5-20] idem. Le Syndicat a annoncé clairement qu'il n'était pas question de changer le tracé du projet, alors que c'est la base du projet. Est-ce une véritable concertation ?

19 50 Pascal Tournier, directeur de GMDS

L'accès à Pierre Carrée . Comment ça va perturber à la nature, au ski de fond, c'est justement ce que l'on est en train de faire. On a un téléphérique qui part du bas et qui va directement à Pierre Carrée : donc accès au ski de fond, bien, effectivement au golf, il y a des trous qui ont disparu, ça c'est sûr, je pourrais pas vous dire le contraire ce serait mentir, certes il y a peut-être d'autres endroits sans aller loin..... on peut parler ski de fond, on peut parler parapente, on peut parler marche à pieds, des gens qui viendraient directement Alors vous allez me parler d'espace. La gare du Funiflaine de Pierre Carrée, cela a à peu près la taille du bâtiment actuel qui sera rasé [5-21], donc l'un dans l'autre, il sera possible de continuer, voilà ce que je peux dire sur l'espace de Pierre Carrée et bien sûr les accès pistes etc...

[5-21] Totalement faux, la gare est 5 à 10 fois plus volumineuse que le hangar de Pierre Carrée. Nous avons mis dans le dossier une photo aérienne (avec l'échelle) de la seule gare intermédiaire 3S qui existe, sur le TC l'Eisgrat à Stubai Gletcher (Tyrol). Si on regarde la gare des Prodains à Morzine, on se rend bien compte de l'énormité du bâtiment.

Régis Lardennois :

Je suis très préoccupé par les pistes de ski qui supprimeront très probablement les pistes de ski de fond et par le projet immobilier sous-jacent qui a été annoncé à plusieurs reprises lors des réunions publiques de Mr lochum

Christian Monteil :

Attendez, attendez. On va arrêter. Je propose qu'on arrête le Pingpong, cela recommence, parce qu'il va y avoir la réponse du maire et puis la contre-réponse de l'association, c'est terminé, ce n'est pas ça la concertation. vous vous êtes exprimés, il y a beaucoup de monde qui a envie de prendre la parole. On leur donne la parole. On ira continuer sur ce thème là. [5-22]

[5-22] Dommage, on commençait juste à aborder un sujet intéressant, mais qui gêne!

Enregistrement Flaine n°6

00 00

question Madame Chenais

Propriétaire à Flaine et tout le temps dans la vallée dans la vallée, le coût c'est le nerf de la guerre, On monte tous les weekend en famille. si le coût du transport est élevé, on montera en voiture. Il faudra réfléchir tout simplement qui.....

Réponse Christian Monteil

C'est une question qui est sortie à plusieurs reprises, c'est une vraie question. On va vous faire la vraie réponse dans 3 minutes vous aurez tout compris .L'opération coute 75 M€. elle est chiffrée de façon assez précise, **on a des experts des techniciens**

des ingénieurs des bureaux d'études qui ont travaillé la dessus; On a à peu près une soixantaine de M€ qui sont rassemblés, **c'est de l'argent public et qui a été fléché de façon responsable par les présidents d'assemblées et d'intercommunalité,** il nous manque une quinzaine de M€ pour que l'affaire soit rentable. Cette affaire sera une concession, c'est à dire qu'un concessionnaire sera appelé à participer à condition qu'il apporte 15 M€ de cash et c'est lui qui va, on n'est pas sûr que ça se fasse, et là je reprends les propos de Martial vice président de la Région : on y mettra pas un euro de plus, ni la Région, ni le Département, ni les Interco, il faut que l'on puisse faire avec ce que l'on a mis en place le service pour que les concessionnaires puissent se challenger là aussi, qu'il y en ait plusieurs, et ce que l'on va faire grâce à vous, grâce à vos interventions, nous sommes en train de rechercher des éléments qualitatifs sinon on parle de pognon, on parle de choses énormes. Nous on a envie de faire autre chose, on a envie de dire : **cette installation elle doit nous permettre de faire du transport scolaire dans les meilleures conditions, cela tombe bien : c'est de la compétence de la Région. [6-23]** Ça doit nous permettre, cette installation doit avoir un accès privilégié aux jeunes, aux adolescents, aux collégiens et lycéens qui doivent avoir des tarifs particuliers. On va mettre dans le cahier des charges, on va mettre un certain nombre de sujets pour que les gens qui travaillent qui habitent dans la vallée qui utilisent ce dispositif soient accueillis dans les meilleures conditions. Et lorsque nous aurons établi nos exigences, des exigences techniques, environnementales, elles sont nombreuses, et là les associations peuvent nous être utiles, on ne rejette pas tout ... lorsqu'on aura réuni et rassemblé le coût du dispositif et que l'on aura obtenu; un, deux, trois exploitants potentiels eh bien ce sont eux qui vont dire le tarif, le tarif qui sera de 1, 2, 5 10€, ce ne sera pas gratuit, ça n'existe pas. Ce sera celui que le concessionnaire aura choisi d'afficher pour qu'il puisse y retrouver son compte. Si le tarif est cher, à ce compte là il va se planter il aura perdu 15 M€ et si il n'est pas assez cher, il ne fera pas assez de business on le laissera imaginer les meilleures conditions. Voilà le principe. C'est assez libéral finalement mais c'est un challenge qui nous attend et c'est de cela que naîtra ou pas Funiflaine.

[6-23] Un Transport Public peut évidemment assurer un transport scolaire. En revanche, le nombre d'enfants concernés est très faible !

03 30

question -Cédric Ambroise, flainois depuis 2 générations, j'ai grandi à Flaine. C'était le même sujet, excusez-moi de manquer d'imagination. C'est un tel beau projet, c'est un joli cadeau, bien sûr. Ma question : le tracé le plus direct, c'est celui là, pour moi ce n'est pas le plus directe **tracé le plus direct c'est pas par le col c'est par le lac.** Ma question rejoint ce dont vous venez de parler. Est-ce-que vous avez des conditions pour le concessionnaire. est-ce-que en apportant autant d'argent vous avez prévu quelque chose pour imposer des conditions pour le futur concessionnaire, parce que à Flaine, ce qu'il se passe, en regardant la réalité le DMC est obsolète, ça fait 35 ans, le télécabine, il est vieux, c'est juste qu'il a eu un petit coup de pinceau sur les gares et les benes. finalement vous allez amener beaucoup de monde en plus à Flaine, il y en aura beaucoup avec le projet de Sixt, est-ce-que vous avez pensé à imposer à l'actuel exploitant de Flaine d'améliorer l'actuel parce que on se retrouve toujours avec des vieux téléskis sur le bas, il n'y a que les 2 télésièges. Ça va faire beaucoup de monde en plus à Flaine et il faut vraiment améliorer le tout sur le site de Flaine parce que Flaine est devenu le stade de ski du Grand Massif.

Autre Question

je suis très surpris de votre réponse sur le fait que se sera le concessionnaire qui va décider de la façon d'organiser le fret, et le prix, et pour moi, je pense que c'est votre service juridique qui doit établir le cahier des charges sur un appel d'offre européen.

Et je suis très surpris que M Tournier déjà réponde à des questions alors qu'il va faire l'objet d'un appel d'offre européen et que ce n'est pas nécessairement DSF qui aura la concession, rien n'est acté d'après ce que j'ai compris et moi je voudrais revenir sur une question : je pense que dans le cahier des charges il devrait être établi le temps de fonctionnements dans l'année, est-ce c'est 5 mois l'hiver, 2 mois l'été, est-ce-que il y aura des collégiens des lycéens de Flaine qui vont le prendre

06 50

réponse Christian Monteil

Excusez-moi je crois avoir répondu déjà à votre question

question suite : non non. Je pense qu'il faut établir un ...et puis et que ce n'est pas au concessionnaire de décider et c'est vous président, vous Funiflaine de donner le cahier des charges au futur concessionnaire et pas l'inverse.

réponse Christian Monteil

On est exactement d'accord pour s'expliquer c'est très bien

Une fois que nous avons connaissance de ce dossier, il sera amendé plus ou moins par des observations que nous aurons recueillies lors des séances de concertation. Ensuite nous allons l'établir, l'affiner ce projet, ensuite nous allons établir ce cahier des charges, j'ai évoqué les collégiens les lycéens, j'aurais pu évoquer les exigences en matière de transport de fret pour les commerçants, on a évoqué déjà l'utilisation des bennes matinales ou le soir pour les transferts des ordures ménagères. on va avoir un cahier des charges qui va établir nos exigences et c'est à partir de ce moment là que nous lancerons la concession et que le challenge se fera sur le cahier des charges. Je vais laisser Martial poursuivre et ensuite je prendrais la parole, il ne pas que vous partiez avec une mauvaise idée en tête. Tout à l'heure on avait Pascal Tournier le gars qui est à Pierre Carrée qui est au boulot pour répondre aux 2 questions que vous aviez évoqué. On continue et on revient la-dessus pour être sûr que chacun a tout compris ce soir.

08 43

suite question

Ce que vous avez dit c'est que ce serait le concessionnaire qui fixerait le prix de l'aller retour et ça c'est grave parce qu'il y aura un certain montant d'aller retour qu'il ne faudra pas dépasser

Réponse Martial Saddier

En complément du Président, on va être très précis, c'est la 4ème réunion, la 3ème officielle de concertation, il y en déjà eu dans cette salle avant Noël, je ne sais pas si vous étiez présent, où on a déjà répondu précisément à la question. C'est le Syndicat qui va élaborer le cahier des charges très clairement. Et c'est le Syndicat qui va lancer un appel d'offre, il sera surement européen vu l'ampleur, je ne connais pas les seuils par coeur en tête, je ne les ai pas tous, c'est bien le Président Monteil qui va signer un moment un cahier des charges et qui va faire la publicité, 1er élément. Il n'y a pas d'ambiguïté la dessus, on a tenu ce même discours dans cette salle avant Noël, à Magland, aux Carroz, et on tient exactement le même discours ici.

Deuxièmement il se trouve qu'aujourd'hui dans le Funiflaine à Flaine il y a un gestionnaire actuel des pistes de ski. Quand il y a une question sur les pistes de ski, tout à l'heure il y a eu une question sur les pistes de ski de fond, c'est normal que ce soit celui qui gère les pistes de ski de fond qui réponde, c'est à ce titre là que la réponse a été apportée à aucun autre titre. [6-24]

3ème élément de réponse. Il faut tout de même que, on est tous là dans la salle, si ce soir on décide de passer la nuit ensemble et d'écrire le cahier des charges, on va

tous charger la barque. On va tous dire effectivement, il faut que ce soit ouvert l'été, que ce soit ouvert l'hiver, ouvert tôt le matin, tard le soir, il faut que les collégiens puissent y aller, les lycéens puissent y aller, que les associations puissent y aller, que les comités d'entreprises puissent y aller parce que l'on est tous d'accord sauf que à chaque fois qu'on va rajouter une ligne on va mettre une contrainte et on va peser sur le ticket, on est d'accord, donc c'est bien nous effectivement qui avons élaboré le cahier des charges et c'est à travers les contraintes du cahier des charges que va découler le prix du ticket, 1er élément. 2ème élément : vous êtes propriétaire et vous dites que vous venez régulièrement à Flaine en voiture, il faut ici qu'on soit lucide, il m'arrive d'aller souvent à Flaine en voiture, je fais un paquet d'aller retour, quand je dois répondre à des obligations, aujourd'hui quand on prend sa voiture pour monter à Flaine, cela a un coût, 25 km aller retour, vous prenez le rond point super U à Magland à la gare des dameuses [à Flaine], à peu près 25 km, aller retour 50 bornes c'est vrai qu'à la descente ça consomme pas trop par contre à la montée on n'est pas tout à fait sur les consommations annoncées sur le catalogue quand on achète sa . Cela veut dire aussi que je demande à tout le monde à commencer par moi que tout d'un coup on ne fasse pas tous semblant de monter à Flaine gratuitement,[paroles en bruit de fond] ça a un coût, c'est le 1èrément.

3ème élément quand vous avez un transport public, on ne paie pas le coût réel du transport public. Quand vous prenez le bus à Annecy ou à Annemasse, personne ne paie le coût réel. Demain vous ne paierez pas le coût réel parce que vous avez 80% d'argent public dans l'investissement. et si demain il n'y avait pas 80% d'argent public dans l'investissement, 1 le projet ne se ferait pas, 2 je ne vous dis pas si il y avait 100% d'argent privée que l'on coupe la route le prix du ticket se ferait à 50€. Il ne sera pas à 50€ parce que il y a 80%. Donc on va tous être intelligents et c'est effectivement le président du Syndicat avec sa majorité qui va établir le prix du ticket et **il va l'établir en prenant en compte aujourd'hui que quand on prend sa voiture à Flaine il y a un coût, il va l'établir en le minorant parce que heureusement il y a 80% d'argent public dans l'investissement [6-25]**, et puis il va l'établir aussi, il faut que l'on soit tous raisonnables, entre un équilibre, entre vouloir que le Funiflaine serve beaucoup de gens, à chaque fois qu'on mettra des contraintes sur le concessionnaire, le concessionnaire dira, moi je fais ce que vous voulez mais ça a un coût. Voilà comment nous allons élaborer ensemble et avec vous le prix du ticket final.

[6-24] [Le ski de fond est géré par le SIF, Pierre Carrée n'est pas dans le Domaine Skiable, Pascal Tournier, GMDS, n'a aucune légitimité pour en parler]

[6-25] [Notre sentiment est que le Funiflaine ne pourra pas être exploité sans un financement par le Domaine Skiable. La consultation n'envisage pas cette éventualité, et seul GMDS peut y répondre. Ce n'est pas équitable, et pose problème pour un Transport Public.]

12 55

Marc lochum

je voudrais compléter l'intervention sur des aspects purement d'ordre juridique. Vous savez que Flaine est administré par une concession. Par définition nous avons 3 concédants la mairie de Magland, la mairie d'Araches et le Département. Le concédant que nous sommes, nous avons imposé au concessionnaire, mais c'est la loi, c'est une obligation d'ordre juridique.

Le concessionnaire doit d'abord chaque année déposer son rapport de gestion, pour expliquer aux élus pour qu'ils valident le rapport de gestion de la station de Flaine managé par GMDS, ça c'est le premier point.

Le 2ième point qui n'est pas négligeable. La tarifications des remontées mécaniques aujourd'hui sont soumises à délibération des conseils concernés. Par définition le conseil municipal reçoit chaque année en mairie d'Araches, comme Magland, comme le département la proposition tarifaire du concessionnaire et si les conseils ne sont

pas d'accord, à ce moment là, il y a débat. Il y a débat commercial, il y a débat sur l'enjeu, c'est une obligation. On sera dans notre cas de figure. C'est pour vous dire qu'à la base, au niveau juridique

-1 le rapport de gestion annuel,

-2 j'aurais pu dire -1 la tarification proposée en délibération, obligation, cela veut dire que le Syndicat Mixte sera appelé à délibérer au delà des différents partenaires de la délégation qui leur sera proposée et ensuite de contrôler l'évolution par rapport au rapport de gestion. c'est le 1ier point.

Le 2ème point qui peut vous rassurer, c'est que une remontée mécanique par définition TS, TC avoisine en règle générale 10 M€, si c'est pas 8, ou si c'est pas 12 qui fonctionne. Aujourd'hui nous sommes face à un concessionnaire qui va mettre 15 M€ pour en effet s'engager en matière de construction et d'exploitation d'appareil. Or en ce qui concerne l'exploitation, c'est la que le concessionnaire va travailler son retour d'investissement par rapport à 15 M€, que 15 M€ pour un appareil qui en vaut 76. Cela veut dire que l'on peut au regard de tout ce qui a été évoqué : transport des skieurs, maintien de l'interdiction que les bus montent sur Flaine, parce qu'on constate que bien souvent bloquant, maximum de prise en condition de la voiture en bas, les différents transports qui ont été évoqués tout à l'heure, on peut imaginer bien évidemment que le retour d'investissement qui va nous être proposé sera tout à fait salubre avec une billetterie qui sera rigoureusement maîtrisée. Je suis intimement convaincu, au regard des clignotants que nous avons par l'expérience que nous avons de notre métier de montagne, et moi j'ai présidé pendant 19 ans les remontées mécaniques des Carroz, c'est un débat récurrent que nous avons, mais un débat que nous avons régulièrement avec le concessionnaire de Flaine, je veux vous dire que sincèrement au regard des business plans que nous avons déjà entrepris de travailler, on constate que nous aurons satisfaction vis à vis de cette billetterie, peut-être si vous voulez en fait adaptée sur un tarif enfant, un tarif camion, un tarif bus, un tarif on n'aura pas un linéaire de billets mais une multitude de points qui vous seront positifs.

16 10

question Xavier Robby, propriétaire à Flaine depuis 40 ans.

Vous parlez de ... M€ de subventions pour la Savoie et la Haute-Savoie 40 M€ Je remarque les avalanches au niveau de l'arrivée du P3, y-a-t'il des risques d'avalanches sur les pylônes qui montent le long du trajet.

3ième chose au niveau de l'environnement. Qu'en est il du fret pour les Carroz qui représente la majeure partie de la population, sans compter que le fret arrivant à Flaine est essentiellement alimentaire pendant une période de saison, tout commerçant qui ont d'autres commerces ont déjà toutes leurs marchandises à Flaine. Cela fait 40 ans que je fais le trajet souvent tous les dimanches, je faisais souvent 800 km le dimanche pour venir skier à Flaine, je suis très amoureux de Flaine. La montée de Flaine, c'est 10€ pour 4 personnes, minimum avec les bagages sans rupture de charge, ensuite on n'a pas répondu à la question de Mr Ambroise, de savoir l'état des remontées mécaniques au niveau de Flaine qui deviennent obsolètes pour une grosse partie, on va avoir une grosse affluence de population sur une partie de Flaine, on l'a remarqué aujourd'hui, ça devient infernal de skier sur Flaine [voix off je crois qu'on va arrêter là, sifflement] et je crois que [inaudible à cause du sifflement]quelque chose, j'ai mon voisin, on était ensemble à skier toute la journée ...

18 07

merci, d'autres questions

question Xavier Robby

je voulais demander sur le temps de parole entre nos élus et la population.

Réponse . vous avez eu la parole, Monsieur, pas de souci.

Question Manu Socié

Propriétaire, et Résident à Flaine depuis 30 ans, travailleur à Flaine, je travaille l'été et l'hiver à Flaine, je suis accompagnateur en montagne, moniteur de ski, etc [6-26] et je vis ici depuis 30 ans. Je suis effaré d'entendre tous ces gens qui sont pas super motivés par ce projet qui est juste fantastique et qui reprochent plein de petites choses : la première chose la gare au P3, je trouve ça incroyable, le centre de flaine, le Forum , c'est le Flaine historique, et l'arrivée au P1 en bas, plutôt que d'arriver au P3, faire arriver les touristes sur un parking avec vue sur le toit de la Grande Ourse et la face nord du Doris. Vous arrivez en bas au P1 et en fait on arrive sous la casquette du Flaine, grande vision de l'Art de la station, l'architecture de Mr Breuer, ça c'est incroyable. En plus Flaine est une station de ski. Par gravité, les skieurs sont des gros feignants, ils aiment bien glisser, en fait ils vont glisser jusqu'au fond du Forum, Flaine front de neige et remonter par gravité au col.[6-27]. Donc là on va voir arroser d'un seul coup tous les skieurs, ils vont tous pouvoir rentrer au [refuge du golf], Eos, Hélios [6-28] et partout.

On pense positif ce projet, il est juste fantastique et c'est ce qu'il faut qu'on fasse tous plutôt que d'émettre des critiques toute la journée et tout le temps avec des choses incroyables et soyons positifs parce que c'est juste un projet fantastique et extraordinaire. Et si on met des bâtons dans les roues, c'est sûr qu'on aura rien, et aujourd'hui Flaine c'est le ski 100% [6-29] je suis accompagnateur en montagne, l'hiver , je suis moniteur de ski on est 120 moniteurs de ski, nous sommes 3 accompagnateurs en montagne l'été, c'est pour dire s'il y a une grande différence, demain la vie en montagne ce ne sera pas de tout ski mais du tout montagne été, hiver et ce projet là va nous amener du monde toute l'année bien plus, soyons positifs et créatifs avec ce projet, mais arrêtons de fracasser comme ça, ça me rend fou.

Applaudissements.

Moi je travaille à Flaine depuis 30 ans

Au col de Pierre Carrée ...le ski de fond, je pense que vous en faites tous. il faut être pratiquement champion du monde, il faut être en équipe olympique pour arriver à faire tout le circuit du ski de fond parce que c'est vraiment hypertechnique [6-30], c'est pas facile, la raquette ok et en plus le projet, comme disait tout à l'heure Mr Saddier l'impact sur le col il n'est pas énorme et en plus moi je suis moniteur de ski, je le répète.depuis 30 ans, j'ai toujours rêvé de passer par le col parce que quand les Grands Vans, quand il y a du mauvais temps, etc, c'est une vraie galère, on est coincé à Flaine là ça pourrait nous permettre de basculer sur le Petit Massif beaucoup plus facilement et on pourra continuer à skier par le mauvais temps [6-31]. Je fais partie d'une association qui s'appelle Flaine Avenir, j'appelle tout le monde à nous rejoindre parce que nous voulons apporter des idées positives à ce magique projet qu'est le Funiflaine. Merci.

Pas de réponse du Syndicat.

[6-26] Egalement restaurateur, et à ce titre il a besoin d'une autorisation de circuler en motoneige, accordée par les mairies d'Arâches et de Magland, et il n'est donc pas totalement libre de ses propos comme de nombreux socio-professionnels. Il est le seul socio-professionnel qui s'exprime ainsi.

[6-27] Manu Socié suppose que Pierre Carrée est un domaine skiable, c'est inexact..

[6-28] Ils rentrent à pieds il y aura la route ou la navette comme aujourd'hui.

Il y a déjà un retour à ski par gravité à Hélios et Eos, et des navettes. On verra le coté pratique pour les autres, ce sera très bien, mais c'est une activité de Remontée Mécanique.

[6-29] Baisse régulière de fréquentation, il faut trouver autre chose en préservant notre patrimoine de Pierre Carrée qui pourra servir, il faut garder cet espace extraordinaire comme atout pour l'avenir.

Cela ne pose aucun problème à Manu Socié de dénaturer la vue du Flaine, immeuble emblématique de Flaine, par une gare énorme. A suivre son raisonnement, on ferait l'accès du métro de l'île de la Cité à l'intérieur de Notre Dame...

[6-30] Nous suggérons à Manu Socié d'aller voir la zone nordique de ski de fond durant

la saison d'hiver, il y a de nombreux pratiquants qui ne sont pas des athlètes. Ainsi le 13 janvier s'est tenu le 44ème Grand Prix d'Agy à Pierre Carrée, avec 350 participants provenant d'une vingtaine de clubs des environs. Ce n'est pas anecdotique. Le Domaine nordique d'Agy a ouvert le 14 janvier, mais le club nordique d'Agy est venu presque toute la saison d'hiver à Pierre Carrée, à partir de fin novembre..

[6-31] [Le tracé que nous proposons permet tout aussi bien, et même mieux, les échanges avec le Massif Partiel.]

22 00

question

Ça fait 50 ans que Flaine existe. Depuis la création de Flaine avec l'usine de Bellegarde, tout le monde va en rêver de ce Funiflaine. Le financement, que vous proposez, le tour de table que vous avez réussi à monter, c'est exceptionnel, mais il faut aussi écouter les Flainoise, les utilisateurs, les futurs utilisateurs. J'avais une question, c'est toujours lié au prix, je ne vous demande pas combien ça va coûter mais je voudrais avoir l'assurance, nous achetons un forfait soit à la journée, à la semaine, nous achetons un forfait saison, qui nous dit que le futur concessionnaire n'imposera pas un pack forfait et puis un forfait Funiflaine. Est-ce que vous pouvez nous assurer que cela n'existera pas.

23 10

réponse de Martial Saddier

On prend votre remarque, Monsieur, on prend votre remarque, elle est enregistrée ce soir à la concertation et nous ferons le bilan de la concertation. On enregistre votre remarque, c'est une remarque très intéressante, voilà.

Vous comprenez que ce soir si on était venu alors que nous sommes à la concertation, pour vous donner le contenu du cahier des charges, vous seriez en droit de partir en disant, il se fichent de nous, donc votre remarque est intéressante, on l'enregistre, et on verra de quelle manière elle sera prise en compte. Ma réponse va dans ce sens là.

23 40

Martial Saddier

Juste quelques éléments, parce qu'on soit très clair. Nous avons refusé, le président, dans le projet du Funiflaine il n'y pas de développement [immobilier]. **Dans le dossier qui sera déposé et dans l'UTN qui sera développé, il n'y a pas de développement immobilier [6-32], cela aurait pu être le cas, il n'y a pas de développement immobilier et si la Région qui est compétente en matière de transport collectif est présente à hauteur de 20 M€, c'est parce que c'est une alternative à la route. Notre objectif ce n'est pas de faire le Funiflaine pour développer, c'est de faire le Funiflaine pour qu'on accède autrement. Ça répond à votre question très clairement, voilà. Ça c'est 2 points qui sont extrêmement précis en ce qui nous concerne.**

Je reprends la question Mr, on se partage, moi je fais la réunion en Haute Savoie, Gilles Chabert se fait l'Isère, et puis Gilles et un autre conseiller font la Savoie. Le sens de ma remarque est qu'eux font les mêmes réunions que nous, en Isère et en Savoie. Vous savez les questions qu'ils ont « pourquoi vous mettez 10 M€ en Savoie et pourquoi il y a 20 en Haute Savoie? Voilà, je le dis aux amis des Carroz des amis de Flaine et des Carroz.

Moi je préfère faire la réunion en Haute Savoie et dire qu'il y a 20 M€ en Haute Savoie et que les autres doivent expliquer 10 M€, que Saddier parce qu'il a 20 M€ à expliquer à Flaine, voilà la réponse.

[6-32] Faux, il y a 47000 m2 de SHON annoncés officiellement. C'est dissocié du

Funiflaine, mais Martial Saddier sait très bien que c'est l'objectif de la gare de Pierre Carrée qui a été annoncé publiquement dans le PADD et à un Conseil Communautaire le 19 juillet 2018 (pour justifier le Funiflaine). Les deux projets sont très liés.

25 06

Martial Saddier

Ensuite votre question sur le tracé historique des avalanches. Sur le tracé historique des avalanches, la réponse est simple : on a 60 ans de pylônes qui existent encore qui supportent la ligne à haute tension, ils ont construit la station, depuis il y a la ligne à haute tension, il me semble pas qu'il y ait eu de problèmes d'avalanches sur le tracé historique, comme on reprend le tracé, je pense que cela règle le problème des avalanches sur le tracé historique.[6-33]

Dernier élément. On n'est que de passage, on ne sera plus là dans 20 ou 30 ans.

Mais le Syndicat va perdurer donc ça répond aussi aux relations avec le gestionnaire du Grand Massif. N'oubliez pas que vous avez une responsabilité collective, nous avons une responsabilité collective, nous parlons du 7ème domaine de France. On se focalise c'est normal sur les Carroz, mais nous devons, on vient pourquoi? et on parie sur le 7ème domaine de France. Le Grand Massif c'est le 7ème domaine domaine de France,

Moi je suis persuadé qu'avec la rolls que l'on va faire, qui va arriver au coeur de Flaine, ça va obliger tout le monde, y compris le concessionnaire d'aujourd'hui et de demain de remontées mécaniques de l'ensemble du grand Massif, **quand il y aura des ascenseurs du tous les cotés pour aller dans le Grand Massif, je ne suis pas inquiet sur ses obligations pour moderniser le parc.**

[6-33] Il y a eu des avalanches à 5 reprises dans cette zone : 10 maisons endommagées et un skieur tué. Comment le maire d'Arâches peut-il l'ignorer ?, et pourquoi ne dit-il rien ? Pour nous, il y a nécessairement un pylône sur cette zone de au moins 1100 m, En revanche Martial Saddier s'indigne de construire une gare sur le P3 en un point ou il n'y a jamais eu d'avalanche, et ou depuis 70 ans on a planté des milliers d'arbres, on a mis en place des centaines de paravalanches, et ou les coulées possibles sont déclenchées. Cherchez l'erreur !

Notes

- le tracé du Syndicat passe en aval de la ligne électrique, et est donc plus exposée que la ligne aux avalanches,

- une avalanche détournée par l'étrave de protection d'un pylône actuel a détruit 2 habitations aux Cordées en 1981 (cf. le PPRNa d'Arâches).

26 22

Question Christian Lafeuillade

Je suis propriétaire à Flaine depuis plus de 30 ans, je viens à Flaine depuis plus de 40 ans. Une petite question. Au niveau du col de Pierre Carrée, vous avez parlé que la gare arriverait au col de Pierre Carrée, A quel endroit exactement, est-ce que la ligne va survoler la route. Une autre question complémentaire la-dessus. Vous indiquez que les gens du Hameau vont pouvoir rejoindre la gare du col de Pierre Carrée, qu'est-ce qui est prévu pour rejoindre cette gare.

27 07

réponse

Pour répondre à votre question sur le tracé, on travaille à caler un tracé de retour à Flaine qui évite d'une part le Hameau, d'autre part le reste de l'urbanisation ... **[6-34]**

Tout à l'heure, on a parlé de ... le bâtiment qui y est actuellement.

Non non, ce que disait Pascal Tournier, c'était la volumétrie du bâtiment qui est à peu près équivalente [au bâtiment actuel] **[6-35]** mais la station du Funiflaine ne se trouvera pas sur le bâtiment mais un petit peu plus loin, un peu plus près du 27ème BCA pour trouver un axe favorable pour ne pas survoler [les habitations].

Réponse **Marc lochum**

Si vous connaissez le golf, il y a le trou n° 10, 11 et 12 et en fait la gare se situe entre le trou n° 11 et le trou n°12 **[6-36]** à proximité du 27ème BCA.

28 00

question

comment va-t-on accéder à la gare de Pierre Carrée depuis le Hameau.

réponse

il est effectivement prévu d'intégrer un projet d'un cheminement du Hameau à Pierre Carrée, à ce stade il n'est pas défini **[6-37]**

Autre question

Vous marquez dans votre document, que les gens du Hameau auront une accessibilité, à la gare de Pierre Carrée. Comment pourra-t-on accéder à la gare de Pierre Carrée depuis le Hameau ?

Réponse

Il est effectivement prévu dans le projet un cheminement qui remonte depuis le Hameau vers la gare de Pierre Carrée. A ce stade il n'est pas précisément défini

[6-34] pas de plan pour avoir une idée sur la commodité d'utilisation ou la faisabilité !
[6-35] non, gare colossale : 100m de long [x2], 40m de large [x2 ou 3], probablement le double de hauteur par rapport au hangar actuel, nécessitant, avec tout ce qui est à coté, de raser Pierre Carrée. Voir dans le dossier (partie 1) la photo d'une gare intermédiaire existante sur un 3S à Stubaier Gletcher, avec échelle.

[6-36]

[6-37] En fait la desserte se fera surtout par des navettes comme aujourd'hui, la gare Funiflaine n'apporte rien au Hameau sauf peut-être pour les skieurs. Vu le dénivelé du Hameau, l'utilisation de ce cheminement sera pratiquement nulle en hiver.

Question **Bonsoir. Jean-Philippe Clavel, résident à Flaine.**

Pour aller dans le sens de la question de Mr. On peut quand même imaginer que ce projet va engendrer une certaine pollution visuelle. Je ne dis pas que c'est un mauvais projet mais je dis simplement que c'est à prendre en compte. Alors on fait un arbitrage. Aujourd'hui effectivement si on monte en voiture avec les voitures que l'on a je comprends parfaitement l'enthousiasme de dire que c'est un projet écologique. Vous parlez des mandats, vous parlez du projet qui s'inscrit sur une durées très longue, 30 ans,40ans, est-ce-que ce projet est adapté avec des véhicules qui demain par exemple seront peut-être tout électrique. C'est une question, j'adhère à votre projet, je pense qu'on y viendra progressivement, je reconnais bien volontiers les craintes par rapport à la remarque de Mr Anthoine sur l'adéquation avec plus de monde à Flaine, mais ça c'est encore un autre sujet, mais demain dans 10 ans dans 15 ans, est-ce que ce projet soi disant moderne n'aura pas un coté un peu trop ringard avec nos voitures électriques Merci

29 50

réponse Martial Saddier

Rapidement, avant que l'ensemble du parc mondial soit électrique, 96 Millions de véhicules vendus dans le monde chaque année, avant que l'ensemble du parc soit électrique, l'appareil qui a une durée de vie de 50 ans, on est tranquille, à 50 ans toutes les perspectives ne montrent pas l'ensemble du parc électrique.
2- sur le bilan, même si l'ensemble du parc est électrique, il vaut mieux monter avec un moteur électrique qui alimente le Funiflaine que d'avoir X milliers de voitures électriques, parce que la voiture électrique, il faut tout de même produire le courant et

c'est un grand débat de la voiture électrique aujourd'hui , il faut produire le courant pour les faire fonctionner [6-38].

Par rapport à l'impact visuel. **Ce que l'on propose c'est qu'il n'y a pas de pylônes entre la gare et la gare d'arrivée [6-39].**

Et un jour, il y a un débat à l'inverse, si il n'y a pas ce système tel qu'on le propose, on devra refaire une remontée mécanique dans l'autre sens, qui desserve le hameau etc et alors là en terme d'impact visuel, dans la combe de Flaine qui est magnifique quand on arrive tous au col de Pierre Carrée et alors là, moi, à titre personnel **je pense que l'impact y serait, je parle au conditionnel, y serait catastrophique, parce qu'alors là on ferait une remontée mécanique avec des pylônes qui défigureraient complètement la combe de Flaine, ce ne sera pas le cas, il y aura juste les câbles, sans aucun pylône entre le col de Pierre Carrée et le P1. [6-40]**

[6-38] Le Funiflaine aussi a besoin d'électricité.

[6-39] il y aura un énorme pylône, plus les câbles devant Belambra et Montsoleil ! Dans le tracé que nous proposons, il n'y a pas de pylône intermédiaire, le relief étant plus favorable.

[6-40] Faux : les pylônes de l'Aup de Veran dans la combe de Flaine ne l'ont pas défigurée. Un autre TC ne sera pas pire que l'Aup de Vèran. En suivant le raisonnement de Mr Saddier Il ne faut surtout surtout pas faire de TC entre Les Molliets et Pierre Carrée, ça va défigurer la combe de Vernant et Pierre Carrée : « impact catastrophique ».

Ce qui a vraiment « un impact catastrophique » c'est d'installer une gare de 30 à 40m de haut, de 100mx25m sur le promontoire de Pierre Carrée, après avoir rasé ce site vallonné et magnifique, c'est tout simplement massacrer ce site extraordinaire alors que le bon sens montre qu'on peut mettre cette gare ailleurs en augmentant la clientèle et avec un Funiflaine qui rend plus de services et surtout sans avoir à rajouter un TC non budgété.

31 10

Pascal Tournier, je vais répondre à plusieurs questions. La 1ère vous avez évoqué mon intervention de tout à l'heure, Il faut savoir que j'ai travaillé dans la SEM de Funiflaine en tant que DG de la SEM Funiflaine, c'était une SEM d'études et ce jusqu'en décembre 2015, pourquoi, parce que les avocats qui ont repris derrière ont dit que j'avais rien à y faire. Sachez que depuis décembre 2015 je ne travaille plus pour Funiflaine. Il se trouve que quand même pendant presque, je ne pense pas que cela fait 10 ans mais pas loin, j'ai eu le temps d'étudier longuement ce projet, c'est pour cela qu'on me demande de répondre ce soir. C'est la 1ère réponse. **[6-41]**

Ensuite j'ai entendu que Flaine c'était le stade de neige du Grand Massif. On peut dire ce que l'on veut mais moi je ne confirme pas, voilà les chiffres, pour la journée d'hier : 100 000 passages sur Flaine, 125 000 passages de l'autre coté. Je veux bien que tout le monde vienne à Flaine mais visiblement ce n'est pas le cas.

Ensuite on a parlé d'investissements. On n'investit pas dans Flaine. OK. Surement j'ai dû oublier quelque chose. On a parlé de de l'Aup de Vèran, on a fait que les cabines et les pylônes, vous avez surement très mal regardé, on a tout remplacé.

L'Aup de Vèran : 8 M€, Désert Blanc remplacé : 8 M€, Diamant Noir remplacé 4 M€, on met 500 000 € par an dans les pistes à Flaine, on remplace les chenillettes : 300 000 € la chenillette, on vient de faire une retenue collinaire : 2 M€. Passez moi l'expression, entendre dire que nous on n'investit pas à Flaine, j'ai du mal à l'admettre. **[6-42]**

[6-41] Pascal Tournier. peut-il participer activement à la concertation, et en même temps être candidat à la Délégation de Service Public ?

[6-42] Le projet actuel ne prend pas bien en compte cette situation. Le projet proposé par les associations est plus favorable pour la desserte du Grand Massif.

L'investissement à Flaine est en effet conséquent, on ne connaît pas le détail des chiffres, mais le DMC fait figure d'ancêtre actuellement en raison de son débit trop

limité, malgré la rénovation des cabines et des équipements électriques..

33 12

question XXXX Propriétaire à Flaine. En vous entendant, je me demande si ce projet n'est pas plus destiné aux gens qui viennent skier à la journée plutôt qu'aux gens qui viennent skier pour une semaine en réservant une location. Je me demande comment vous allez convaincre le Hollandais qui fait 1000 km en voiture pour venir ici de laisser la voiture à Magland et de prendre le Funiflaine pour se retrouver au P1 et ensuite remonter jusqu'à Flaine Forêt, dans les immeubles qu'ils ont loués.

33 50

une autre question. Elle s'adresse à Mr le Sous-Préfet et à Martial Saddier.

Je suis propriétaire depuis 1986 sur Flaine et ma question est un peu autre que ce que nous venons d'entendre. Je suis camping cariste entre autre, et je voulais savoir si dans les plans de parkings qui sont prévus, il y avait quelque chose de prévu pour mes amis camping caristes qui trouvent un peu difficile de monter à Flaine.

autre question

Espérons que si le Funiflaine se construit, il est opérationnel. Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir une étude pour Magland, je m'adresse à Mr le Sous-Préfet en tant que responsable du PPR et à Martial Saddier en tant qu'ancien président du SM3A. Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir des études, des financements pour qu'autour de ce départ du Funiflaine, un quartier puisse se construire, une ville puisse se développer, avec un financement spécifique hors Funiflaine, attention, c'est quand même dommage de construire un départ sans que Magland en profite. Et là, j'ai une pensée pour Mr Pouchot qui est un humaniste, un passionné, et là je voudrais que quelque chose soit étudié, soyez des politiques, ne gênez pas maintenant la prospective dans 20 ans dans 30 ans, faites rêver les gens, et je trouve que pour Magland c'est dommage. Je ne suis pas Maglanhard mais je trouve dommage que pour un projet comme cela, ce ne soit pas fédérateur pour la commune.

36 32

réponse de Christian Monteil

Je vais revenir sur les points. Vous avez posé 3 ou 4 questions qui démontrent que le Funiflaine est extrêmement complémentaire à ce qui existe déjà. C'est un outil supplémentaire, c'est un autre moyen de se déplacer et on évoquait la question à Magland, aux Carroz, les 2 d'ailleurs, sur le nouvel usage de cet outil de transport. Il va nous permettre d'avoir moins de véhicules sur la route, un peu moins de véhicules sur la route, il va nous permettre d'avoir un peu moins de cars, de transports collectifs sur la route, d'avoir un peu moins de transports collectifs sur la route, il va nous permettre d'avoir de la pollution en moins, un peu moins de pollution en moins, ce sont tous ces sujets additionnés, là ce sont des sujets techniques en écho des financements que l'on va apporter, tous ces sujets vont être complétés par l'usage que l'on va en faire, on l'a évoqué tout à l'heure : les scolaires, les étudiants, les collégiens, les lycéens, les travailleurs, et c'est un ensemble qui est en train d'apparaître dans ce paysage, d'un ensemble nouveau. Pour nous ce n'est pas vraiment un ensemble nouveau dans notre département de montagnes, eh bien on va le découvrir ensemble, on va l'appriivoiser ensemble, on va le lancer ensemble. Et la question que vous évoquez Monsieur sur le site de Magland, moi j'ai envie de dire que nous n'en serions certainement pas rendus à ce stade là, si René Pouchot il y a 20 ou 30 ans n'avait pas porté ce dossier. Il l'a porté dans le cadre d'une SEM, Funiflaine, à laquelle le Département était associé, il l'a porté dans le cadre de la candidature des jeux olympiques pour 2018 et nous y étions associés de très près, et le souci aujourd'hui effectivement c'est que Magland ne devienne pas un endroit où on embarque mais un endroit où on vit, ou on soit une partie de la station d'ailleurs de

Flaine c'est Magland ou Araches, ce sujet a été évoqué, et je peux vous dire que le Département de Haute Savoie et probablement la Région sera et est d'ores et déjà très à l'écoute sur les questions de trafic, sur les questions de traversées de Magland, sur l'utilisation des espaces, ils sont rares, qui restent disponibles pour avoir ce lien avec la station en haut et la station du bas, on est extrêmement vigilant sur ce sujet avec, avec les élus, avec l'intercommunalité aussi et ça vous pouvez le noter, c'est un point important qui aura lieu dans la concertation et sur lequel nous nous engagerons.

C'est un point sur lequel vous pouvez venir travailler avec nous lors des ateliers des 4 et 5 mars prochain pour apporter votre contribution et essayer de faire avancer ces sujets en terme d'activités que d'usages.

39 23

question **Xavier Robby**. Je vous remercie de la réponse que vous m'avez donnée. Je suis tout à fait un fervent du Funiflaine concernant vous parlez d'étudiants de lycéens, combien d'habitants à Flaine en permanence sur Flaine. Parce que les étudiants, je pense qu'ils sont plutôt au niveau des Carron, non ?

Réponse **Patrick Chancerel**

Sur Flaine on a environ à l'année 150 personnes, il faut savoir qu'en école primaire on a à peu près une 40aine d'enfants aujourd'hui, on a ouvert une 2ème classe l'année dernière, il y a à peu près une dizaine de collégiens qui descendent cette année, on va pratiquement arriver à 15 l'année prochaine, au niveau des lycéens on en a au moins 7 ou 8 qui descendent en début de semaine et qui rentrent en fin de semaine.

Réponse **Christian Monteil**

On pense également aux collégiens, aux enfants des écoles primaires, aux lycéens qui vont venir faire du ski ici dans des conditions particulières que l'on va exiger du concessionnaire, je reviens à votre question tout à l'heure. C'est bien intégré, c'est bien noté, on est vigilant.

41 05

Mr le Sous-Préfet Bruno Charlot.

si vous permettez Mr le Président, pour renforcer, et moi aussi apporter un complément, bien sûr que le Funiflaine est pour les gens de Flaine mais il y a aussi les gens de la vallée qui viennent à Flaine. [6-43]. Il faut donc veiller dans le cadre du cahier des charges qui sera fait au futur concessionnaire à pointer ces populations pour lesquelles on veut un service particulier : ça peut être les lycéens, les gamins des clubs des sports de la vallée qui vont monter à Flaine, pour ceux-là il faudra un geste. Voyez vous ces séances de concertations visent aussi à vous permettre d'exprimer au travers de quelques mots dits par Mr le Président je me permets de compléter sur le mandat que je suis en train d'employer, c'est tout ça qui doit faire du Funiflaine une belle réussite. Vous avez des idées, eh bien c'est le moment d'en faire part, je vous invite à participer aux ateliers qui seront faits d'ici quelques jours, c'est l'occasion de creuser certains sujets.

Et puis, voyez vous tout à l'heure on parlait des gens qui arrivent peut-être pour un séjour à la semaine sur Flaine, on n'est pas dans un aller-retour à la journée, pour ceux là, on peut imaginer des services vis à vis de leurs bagages, parce que oui on peut penser que quelqu'un qui arrive à Magland, qui a fait plusieurs centaines de km en voiture, s'il doit se dépatouiller de ses valises pour monter dans le Funiflaine puis accéder à Flaine et comment il va rejoindre son hébergement, eh bien tout cela il faut l'imaginer [6-44]

C'est peut-être de nouveaux jobs à créer, de nouveaux services à apporter, là la concertation peut permettre de creuser tous ces sujets. Personne ici ne prétend

détenir la vérité [6-45] on est là précisément pour recueillir vos avis aussi qui sont extrêmement précieux.

[6-43] Les gens de la vallée veulent aussi pouvoir aller ailleurs qu'à Flaine dans le Grand Massif de façon facile

[6-44] Complicé, c'est tellement plus simple de monter en voiture et même peut-être moins cher, il n'y a pas photo!! Les navettes obligatoires à Flaine (et à Magland pour le train) n'arrangent pas les choses.

[6-45] et pourtant choisir un meilleur tracé c'est facile

Martial Saddier

On peut dire, on ne s'est pas concertés, que la remarque sur le camping car est une excellente remarque et que l'on va en tenir compte et qu'effectivement il faut qu'à la gare de départ il y ait de bons placements pour les camping cars.

Merci de l'avoir redit, voilà.

Juste pour dire, je l'ai dit à Magland, peut-être qu'on ne l'a pas assez dit, la somme d'argent colossale qui est mis par le Département et la Région ne vaut pas refus sur tous les autres dossiers, on est présent sur tous les autres dossiers. La Région sur la neige et sur les saisonniers ici, et puisque vous me faites un clin d'oeil, le président de Comité de Bassin que je suis est en train d'instruire avec Bruno Forel un PAPI qui est un dossier que nous allons défendre au ministère de l'environnement pour la protection des crues sur l'ensemble du bassin versant de l'Arve. Vous savez que dans ce PAPI que je vais soutenir à l'Agence de l'Eau, parce que pour qu'on puisse aller le défendre à Paris, il faut qu'il soit agréé par l'Agence de l'Eau, ça tombe bien c'est moi le Président, il y a une petite somme rondelette, il y a 7,2 M€ pour Magland. Il y a 7,2M€, j'ai bien l'intention non seulement de les défendre mais de bien les tenir. Donc on n'est pas fataliste, on fait plein de choses pour les Carroz, plein de choses pour Magland, mais c'est vrai, quand on a la chance d'avoir sur son domaine le 7ème domaine skiable de France, on ne le fait pas que pour Flaine et les Carroz, on le fait pour la Haute Savoie aussi, pour la Région Auvergne Rhône Alpes aussi, pour des gens qui viennent du monde entier, on a envie qu'on nous aime du monde entier, voilà.

44 28

Question : Jean Hirigoyen, président du Chainon Manquant - transport par câble. Cela fait au moins 10 ans en tout cas 5 ans plus récemment que je pilote, et que j'anime des réflexions sur les Ascenseurs Valléens en France et à l'étranger. Vous avez posé des questions pertinentes sur les cars et les T.O. (Tour Opérateurs), figurez-vous qu'il y a un énorme projet à Orelles dans la vallée de la Maurienne, ils ont construit un projet de plusieurs 10aines de M€ sans les aides qu'il y a pour le Funiflaine, pour justement éviter des blocages ou des rapatriements en cas de tempête ou de route bloquée. Les cars et les T.O. sont pris en charge comme à l'étranger, comme en Suisse, comme en Belgique, comme en Italie, comme en Autriche, les visiteurs, les touristes étrangers sont pris en charge, leurs bagages comme disait Mr le Sous-Préfet, il y a toute une série de service à imaginer, ce sera convenu, ce sera disserté, ce sera discuté lors de ces tables rondes. Dites vous bien je suis Isérois, nous avons des projets dans l'Isère, nous avons exactement les mêmes cahiers des charges avec tous les usagers, que ce soit les jeunes et les moins jeunes. La route n'est pas éternelle, c'est d'ailleurs les finances publiques, vous les contribuables qui payez le déneigement, on n'a pas parlé de sécurité mais cette sécurité sur la route c'est fondamental. il y a eu des accidents ce week end sur tous les massifs alpins catastrophiques dans nos massifs avec des morts, des jeunes notamment, ça aussi ce sont des facteurs qu'il faut prendre en compte. Soyez rassurés, on a ça sous surveillance, ça peut apporter un tas de service à la population. Merci beaucoup.