



## CONCERTATION FUNIFLAINE. PARLONS-EN !

Réunions les : 4 février à Magland – 11 février aux Carroz – 18 février à Flaine

L'Association Flainoise, Les Amoureux des Carroz soutiennent le projet Funiflaine, mais demandent instamment une modification de son tracé (avec quelques autres remarques).

Ce document résume la demande de changement de tracé, avec un lien vers des documents détaillés.

**Après lecture, exprimez-vous absolument sur ce projet, c'est très important,**

Nous vous suggérons :

- La boîte email de la concertation <mailto:funiflaine@hautesavoie.fr>,
- Le registre de l'Office de Tourisme de Flaine.

Le Syndicat Funiflaine a pris la décision d'engager une concertation sur le projet Funiflaine, pour éviter que les désaccords ou des recours n'apparaissent lors de l'enquête publique UTN, et qu'une année de réalisation des plans détaillés soit perdue, avec sans doute l'arrêt du projet, alors que des dépenses importantes auront été réalisées. **Nous nous inscrivons totalement dans cette démarche.**



Le Syndicat veut visiblement faire passer en force ses choix principaux, notamment le tracé.

Il n'y a même pas d'atelier sur ce sujet primordial. Il est également opaque sur les points importants, tels que la clientèle visée (à notre avis la seule véritable justification du projet lui-même), la capacité de transport (semble-t-il pharaonique), et les aménagements autour des gares.

Nous sommes favorables au projet Funiflaine avec ses objectifs affichés, mais le tracé proposé n'y répond absolument pas. Le Syndicat voue le projet à l'échec s'il ne change pas sa position.

### Pourquoi demandons-nous un changement de tracé ?

- 1) Le projet proposé ne dessert pas toute la population possible. Il passe à côté des Carroz sans s'y arrêter, alors qu'il prévoit une gare à Pierre Carrée qui ne sert à rien, personne n'y habite. L'impact du projet est très insuffisant en limitant la desserte à Flaine (15 000 lits prévus).
- 2) Les 15 000 lits des Carroz sont laissés de côté, ce qui perd une part importante de l'impact de l'investissement public.  
Avec une gare aux Carroz :
  - on dessert véritablement les 2 Domaines Skiabiles de la commune.
  - on permet aux 600 personnes qui viennent travailler chaque jour à Flaine, depuis Les Carroz, Arâches et La Frasse, de faire la partie pénible du trajet dans de meilleures conditions.
  - on conserve la zone d'activité de Pierre Carrée, qui assure ski de fond et raquettes tout l'hiver, du golf en été. Cette zone doit être préservée, étendue et son activité sportive développée.
- 3) La liaison entre Flaine et Les Carroz est un plus important.  
Ces deux stations **sur la même commune** ont beaucoup de choses en commun :

Cela apporte :

- le logement des actifs de Flaine
- l'accès réciproque aux animations et infrastructures touristiques,

Cela rentre tout à fait dans les objectifs de mobilité des Ascenseurs Valléens ou des Transports Publics.

4) La gare des Carroz permet de réguler l'accès routier à Flaine.

Cette régulation, se pratique dans les stations qui disposent d'un Ascenseur Valléen et ne peut se faire qu'en amont des Carroz, à proximité de la nouvelle gare.

On pourra dire aux personnes qui n'ont pas de raisons impératives de monter en voiture depuis Les Carroz : « prenez le Funiflaine ici ».

On ne pourra pas dire « allez prendre le Funiflaine à Magland ».

Le tracé modifié que nous proposons est légèrement plus court, notamment parce que la descente vers le P3 est plus courte que celle vers le P1 (qui est plus bas).

L'aménagement nécessaire de ligne Haute Tension est bien plus simple que d'enterrer la ligne Magland-Flaine (coût 2,5 M€). On pourra donc financer l'ascenseur entre la gare sur le P3 et Flaine Forêt.

Nous ne croyons pas aux arguments mis en avant par le Syndicat Funiflaine, et mettons en cause la volonté réelle de concertation de ses membres. **Pour nous le tracé actuel est simplement mauvais.**

**Analysons pourquoi :**

5) **Déclaration publique :** 8 janvier 2019

Le Funiflaine sera :

- un Transport Public (pour pouvoir bénéficier de subventions)
- un Ascenseur Valléen (pour être éligible au Contrat de Plan Etat Région).

**Analyse : Le projet proposé par le Syndicat s'adresse en fait en majorité aux skieurs. Il ne relève donc pas des labels « Transport Public » et « Ascenseur Valléen ».**

Exemples :

- l'absence à la gare de Flaine sur le parking P1 d'ascenseur vers Flaine Forum,
- rien pour les travailleurs venant chaque jour des Carroz,
- le caractère excentré de la gare de Flaine pour les piétons (voir plan plus loin).
- la gare de Pierre Carrée est pas justifiée.

6) **Déclaration publique :** 8 janvier 2019.

Il n'y a aucun aspect immobilier dans le projet Funiflaine.

**Analyse :** Lors du Conseil Communautaire 2CCAM du 19 juillet 2018, dans le cadre du vote de la participation de la 2CCAM au budget du Funiflaine, il a été annoncé que le Funiflaine permettrait la construction de 47 000 m<sup>2</sup> de SHON à Pierre Carrée (sous réserve du PLU et d'une UTN à venir).

Le propos cité est clairement un « déni de la réalité ».

La collectivité ne peut pas investir en anticipation de décision sur une UTN qui sera très contestée ! Le prix de vente des terrains de Pierre Carrée est estimé à 20 M€, et la commune est hypnotisée par cette somme. Nous préférons conserver ces terrains, seule zone de loisir raquettes/ski de fond de Flaine, et même de la commune entière durant une partie de l'hiver. C'est le meilleur pari sur l'avenir en raison de son enneigement exceptionnel.

7) **Déclaration publique :**

La gare de Pierre Carrée est justifiée par l'infrastructure existante :

- retour Grand Massif,
- retour à ski au Hameau,
- le 27ème BCA

**Analyse :**

- retour Grand Massif. Le tracé alternatif que nous proposons, qui ramène les skieurs aux Carroz est au moins aussi efficace, mieux à notre avis. En cas de fort vent, il vaut mieux amener les skieurs aux Carroz que de les abandonner en pleine nature à Vernant ou aux Molliets.

- retour à ski au Hameau depuis le P1 (excentré). Il ne relève ni d'un Transport Public ni d'un Ascenseur Valléen. Cela ne justifie pas une gare de Funiflaine, cela relève d'une remontée mécanique.

- desserte du 27ème BCA. Nous avons du respect et de l'estime pour les Chasseurs Alpins, mais ce ne sera justifié que s'ils étaient des milliers, c'est loin d'être le cas, ils sont plutôt des dizaines, ils peuvent prendre les navettes.

L'infrastructure existante à Pierre Carrée ne justifie pas cette gare.

- 8) **Déclaration publique** 8 janvier : Le maintien des activités sportives de Pierre Carrée (Ski de fond, marche à pied ou en raquettes) est un sujet important, nous l'inscrivons au programme de la concertation.

**Analyse** : Avec la gare de Funiflaine (80m x 25m), la gare de la nouvelle remontée venant des Molliets annoncée par le maire d'Arâches, les pistes de ski alpin pour descendre aux Molliets et au Hameau, les 47 000 m<sup>2</sup> de constructions en projet, des aménagements complémentaires, il n'y a plus de place pour les activités existantes. **Le président Monteil se défause sur la concertation ! Elle n'apportera rien si on n'aborde pas le tracé.**

- 9) **Déclaration publique** : 8 janvier 2019

Le transport des personnes qui vont travailler à Flaine fait partie des objectifs du Funiflaine.

**Analyse** : Ces personnes, environ 600, habitent pour la plupart aux Carroz ou à proximité. Absolument rien n'est prévu. La possibilité pour eux de prendre le Funiflaine à Pierre Carrée (donc à Flaine !), n'a aucun sens, et aucun parking n'y est prévu.

- 10) **Déclaration publique** : 17 janvier 2019, réunion des vœux de la commune d'Arâches.

« Le Funiflaine va beaucoup apporter à la station des Carroz ». Description est donnée d'un aménagement, avec une piste de descente Pierre-Carrée / Molliets, et une remontée mécanique entre Les Molliets et Pierre Carrée.

**Analyse** : L'ensemble : « Funiflaine + nouvelle remontée **financée par la commune** » apportera en effet des clients à la SOREMAC, cette société privée ne représente pas la station des Carroz.

Les utilisateurs de la nouvelle remontée, Magland-Pierre Carrée-Flaine, pour aller sur le Domaine Skiable des Carroz, ne dépenseront rien aux Carroz.

Depuis Les Carroz, il n'y aura aucun accès à Flaine ou aux Molliets par le Funiflaine (ou dans l'autre sens vers Les Carroz pour les Flainois). Cela ne rentre absolument pas dans un cadre de Transport Public ou Ascenseur Valléen.

Une gare du Funiflaine aux Carroz aurait un tout autre impact sur la vie et l'activité des Carroziens et des Flainois, sans nécessité d'une nouvelle remontée mécanique.

- 11) **Déclaration publique** : 8 et 17 janvier 2019

Nous reprenons le tracé choisi par les Boissonnas pour la construction de Flaine, c'est le meilleur.

**Analyse** :

Il ne faut pas confondre :

- transport de blocs de béton depuis l'usine de préfabrication vers un chantier de construction,
- transport du public entre gare multimodale, zones d'habitation, lieux de loisirs.

La technologie 3S retenue passe à peu près partout, la seule contrainte est d'éviter le survol des habitations et la proximité de lignes HT. Or c'est le pire tracé pour les lignes HT, cela coûte 2,5 M€ pour déplacer une ligne HT entière (sur les pylônes des Boissonnas) peu visible des touristes, et cela apporte au public les mêmes services qu'aux blocs de béton.

Ce tracé est également contraignant pour le dimensionnement du Funiflaine, avec grande longueur et forte dénivelée sur le tronçon 1.

Cet argument est totalement surréaliste ! Il montre que le tracé retenu est difficile à justifier.

- 12) **Déclaration publique** : Le Syndicat refuse de fournir les données de base de l'économie de l'exploitation, pour convaincre de la viabilité économique de l'exploitation. Faites confiance au contrat de DSP pour préserver les finances communales !

**Analyse** : On comprend que le Syndicat soit réticent à donner un coût de billet, sachant qu'il y aura certainement des abonnements saison, des prix de groupe, des prix week-end, des aller-retour...

En revanche, nous voulons connaître l'importance de la clientèle attendue qui justifie un tel investissement public, les choix de dimensionnement, et leurs conséquences (cabines, câbles, vitesse, pylônes, impact paysage avec un pylône géant tous les 400m...)

Nous voulons savoir si l'équilibre de l'exploitation repose sur une participation des remontées mécaniques, des hébergeurs, et s'il y aura des restrictions pour la route (il y en a déjà à Pierre Carrée en période de forte affluence. Il y en aura encore, et il a dû y avoir une réflexion sur ce sujet).

En cas de déficit, nous pensons que d'une manière ou d'une autre, le contribuable devra payer.

Enfin, malheureusement, nous ne croyons pas à l'étendue de l'ouverture envisagée (horaires étendus, nombre de jours d'ouverture), qui ne nous semble pas viable au plan économique.

Il faut certainement viser un moyen terme, sans promettre l'impossible.

*Nota : on parle beaucoup (pour ne rien dire) du coût du billet, il ne faut pas oublier le coût du parking, surtout si le délégataire doit en construire !*

Nous voulons savoir si les infrastructures pour les marchandises permettront un transport en journée, ce qui laisse supposer des infrastructures particulières.

### Comparaison des dessertes de Flaine à partir des parkings P1 et P3



On voit sur ce plan à quel point l'emplacement du parking P3 est central. Si un passager n'est pas trop chargé, il peut accéder à pied à la zone entre Aldebaran et Montsoleil, ce qui représente 90 % des lits de la station (à l'exclusion du Front de Neige et du Hameau).

A contrario, l'accès proposé depuis le parking P1 est très excentré, et donne accès à pied à 10 % des lits. Même avec un ascenseur vers le forum difficile à réaliser, le parking P1 reste excentré.

Le parking P1 est plus favorable pour l'accès au Domaine Skiable de Flaine, mais ce n'est pas le premier objectif de l'Ascenseur Valléen.

L'accès à partir du parking P3 est skis aux pieds, jusqu'à 1000 à 2000 passagers/h. Pour 4000 ou 5000 passagers/h, il faudrait doubler le Domaine Skiable de Flaine !

### **Les trois associations citées ont fait depuis 5 mois un effort important pour proposer une alternative au tracé actuel, avec une gare intermédiaire aux Carroz.**

C'est la seule issue pour le Funiflaine devant autant d'incohérences.

Nous pensons que le projet que nous proposons met fin aux incongruités du projet actuel.

Nous sommes prêts à en discuter, un projet peut toujours être amélioré entre gens de bonne volonté, il bénéficie déjà de nombreuses remarques constructives que nous avons reçues.

Nous aurions souhaité relier la gare du Funiflaine des Carroz aux aménagements en cours d'étude dans la station, mais nous ne les connaissons pas.

Une véritable concertation avec les collectivités concernées sera beaucoup plus positive qu'une fin du projet devant les différents Comités ou juridictions.

### **La parole est maintenant au Syndicat Funiflaine et aux habitants.**

#### **Pour en savoir plus**

<http://funiflaine.fr> : site officiel de la concertation, on y voit les éléments du projet, avec peu de détails.

<http://associationflainoise.fr> : site internet de l'Association Flainoise, avec de nombreux articles précisant les éléments de notre proposition de demande.

**Exprimez-vous absolument sur ce projet**, c'est très important,

Nous vous suggérons :

- La boîte email de la concertation <mailto:funiflaine@hautesavoie.fr> ,
- Le registre de l'Office de Tourisme de Flaine.

**Dans les deux cas, envoyez-nous une copie (ou une photo) à <mailto:funiflaine@associationflainoise.fr>. Si vous nous envoyez un document pour que nous allions le déposer sur un registre, dites-le clairement.**