



Concertation pour le projet Funiflaine

Projet Des associations. 11/02/2019

Nous demandons que le projet du Syndicat soit adapté aux attentes des habitants en matière de transport, avec une seule gare intermédiaire aux Carroz ou y donnant accès.

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

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

Et adressez-nous une copie à funiflaine@associationflainoise.fr

Rappel de notre projet « Magland-les Feux-Flaine P3 » présenté le 4 février à Magland :

Il est disponible ici : <http://associationflainoise.fr/spip.php?article696>
(Article : actualité de la concertation).

Cette proposition est critiquée par Martial Saddier qui refuse une gare en « zone avalancheuse », et Marc lochum qui mise tout sur Les Molliets et son projet de TC Les Molliets-Pierre Carrée.

Nous estimons que ces critiques ne sont pas pertinentes, notre réponse est donnée plus loin.

Proposition du Syndicat. Tracé Magland-Pierre Carré-Flaine P1

Le Syndicat soutient mordicus un projet orienté ski et immobilier sans beaucoup de considération pour les besoins des habitants. Le projet ne répond pas aux critères des Transports Publics et des Ascenseurs Valléens, nous pensons qu'il rencontrera une forte opposition. Mr le maire d'Arâches a présenté récemment un complément avec le projet de TC Molliets-Pierre Carrée, qui est purement skieurs, ce qui renforce encore l'orientation « ski » du projet Funiflaine.

Avec le budget présenté, notre projet du 4 février apparaît la meilleure solution.

Remarques sur la gouvernance du projet

Nous avons des critiques à formuler sur l'évaluation du budget, et sur la gouvernance du projet :

- choix de la technologie 3S, sans explication, la plus performante mais aussi la plus chère.
 - des éléments essentiels du projet ne sont pas fixés, tels que le dimensionnement de l'installation (trafic maximal possible en ajoutant des cabines), et la clientèle attendue ou visée.
- Ces manques jettent un voile (et un doute) sur la crédibilité du budget de construction, et sur l'économie de l'exploitation. Il n'est pas exclu que la concurrence jouant, le coût des remontées mécaniques évolue à la baisse, si on s'en tient à un dimensionnement raisonnable..

Conclusion

Le Syndicat n'a aucune envie de prendre en compte l'avis des habitants.

Nous voulons un Funiflaine qui réponde aux besoins des habitants. Notre première alternative est la meilleure à budget constant.

Si on lui présente un dossier, le service Aménagements et Risques de la Préfecture s'assurera de la sécurité de l'installation. Cela ne devrait pas beaucoup peser sur le budget.

Par rapport au projet du Syndicat, notre projet améliore beaucoup le service rendu et la réponse aux objectifs du Funiflaine en tant qu'Ascenseur Valléen.



Comparaison des tracés

La gare de départ à Magland, à 600m de la gare SNCF, n'est pas sur un nœud multimodal. Nous n'avons pas de solution miracle, peut-être un transport guidé au sol tiré par câble, mais il faut absolument réserver l'espace pour une gare SNCF près de la gare Funiflaine.

Projet n°1 : Gare intermédiaire à Pierre Carrée :

Le funiflaine :

- reçoit la semaine les quelques pendulaires habitant la vallée et travaillant à Flaine.
- reçoit les skieurs à la journée les samedi, dimanche et jours fériés si le tarif est très attractif.
- reçoit le samedi les cars des tour operators

Les touristes en automobile à la semaine avec bagages ne prendront le Funiflaine que si l'accès à la route est régulé (et les parkings à Flaine dissuasifs). Il sera difficile de dire à Balme, Chatillon sur Cluses ou aux Carroz « prenez le Funiflaine à Magland ».

L'arrivée sur Flaine sur le P1 est éloignée du centre station et sans ascenseur, c'est un handicap. Le Funiflaine n'a pas à servir de remontée mécanique pour le retour au hameau à ski, cela relève du Domaine Skiable. Les navettes sont pratiques avec plusieurs arrêts.

Ce funiflaine est une remontée mécanique, la clientèle sera essentiellement les skieurs de la vallée et du Hameau. Ce n'est ni un Transport Public ni un Ascenseur Valléen..

La clientèle sera limitée et la rentabilité est douteuse. Et dans ce cas malheureusement les problèmes retombent toujours sur les contribuables, malgré ce que l'on nous raconte.

Nous perdons à coup sûr la zone naturelle de Pierre Carrée, **indispensable en hiver et été.**

Projet n°2 : gare intermédiaire aux Carroz (Les Feux / Pas à l'âne) le trajet le plus court.

La gare d'arrivée est centrale dans la station.

Le funiflaine

- reçoit de nombreux pendulaires de la commune d'Arâches pour aller à Flaine ou dans la vallée.
- reçoit les pendulaires de la vallée pour aller aux Carroz ou à Flaine.
- reçoit les skieurs qui viennent de la vallée et reprennent le TC de la Kédeuze pour aller au Massif
- reçoit les Flainois qui vont aux Carroz (navette ou retour à ski à la Kédeuze)

Il double les Grands Vans et transporte les piétons

- reçoit les skieurs qui viennent des Carroz (navette) et qui montent sur Flaine
- reçoit les samedi, dimanche et week ends les skieurs à la journée pour aller au télécabine de la Kédeuze ou à Flaine.

Possibilité de réguler la route aux Feux ou aux Molliets jusqu'à Flaine, pour faire pression sur les automobilistes.

Ce funiflaine (Ascenseur Valléen) fonctionne comme un ascenseur à 2 étages :

- Les Carroz : navette pour aller ou revenir du centre des Carroz, ou descente à ski vers le TC de la Kédeuze.

On peut construire un TS depuis les Feux pour rejoindre le TS Plein Soleil (1875 m) ou directement vers le haut de la Kédeuze, pour décharger le télécabine de la Kédeuze qui est saturé.

- Flaine : arrivée au P3 au centre de la station et sur le domaine skiable. avec un ascenseur vertical pour arriver à la voirie de Flaine Forêt.

Réponse aux critiques de Martial Saddier, Député et Conseiller Régional.

Martial Saddier refuse l'implantation d'une gare en zone rouge. Aucune discussion possible.

La zone du parking P3 est en zone rouge, mais cela ne condamne pas le projet pour les raisons suivantes, **règlementaires et de situation de la zone.**

- le règlement du PPRNa interdit les constructions, sauf une liste de projets qui peuvent être autorisés par dérogation, sous réserve de montrer qu'il n'y a pas d'alternative dans une zone moins exposée.
- les remontées mécaniques sont dans la liste des projets pouvant être objets de dérogations.
- le projet que nous présentons constitue une amélioration importante du projet Funiflaine, service public, et probablement du report de trafic routier
- le lieu d'implantation de la gare n'a pas d'historique d'avalanche, aucune avalanche connue et répertoriée n'est passée à cet endroit. La grande avalanche de 1935 (qui est descendue jusqu'à l'emplacement du parking P0) est passée plus à l'ouest. On est dans un environnement de risque d'avalanche, mais le risque est réduit lorsqu'on ne se place pas dans un chemin connu.
- depuis 1935, des protections ont été mises en place, et la gestion par le Domaine Skiable durant la saison d'hiver assure la purge des avalanches si nécessaire, ce qui réduit le risque d'avalanche.
- des dispositions constructives seraient prises pour assurer la sauvegarde de l'installation, l'éventualité d'une avalanche en phase d'exploitation devient extrêmement faible.
- le Service "Prévention des Risques" de la Préfecture de Haute Savoie est là pour s'assurer que l'installation présentera un niveau de sécurité suffisant.

Le Syndicat Funiflaine ne semble pas avoir fait de demande aux Services de l'Etat, tellement ses membres sont sûrs de la perfection de leur projet. Sur l'Arbaron, le projet du Syndicat passe dans une zone d'avalanche répertoriée, très destructrice en 1950 (il y a des ruines, et un des pylône de la ligne électrique est protégé par un paravalanche). Il est possible qu'il y ait des pylônes, cela demandera une autorisation en dérogation.

Note sur la lecture du Plan de Prévention des Risques Naturels de Flaine.

Ce plan est disponible sur le site internet de la Préfecture On y distingue dans un plan, des zones réglementaires, avec un règlement pour chaque zone, de 3 types principaux :

- rouge : risque élevé – constructions interdites, sauf dérogations possibles pour certaines activités. Les habitations en sont exclues..
- bleu : risque faible..
- hachures jaunes : risque d'avalanche exceptionnelle (au niveau de l'ampleur).

Dispositions constructives obligatoires dans les 3 cas, en fonction de la situation.

Il y a aussi un historique des avalanches répertoriées, avec les limites de leur développement. Constat au vu des plans, sur l'implantation des habitations :

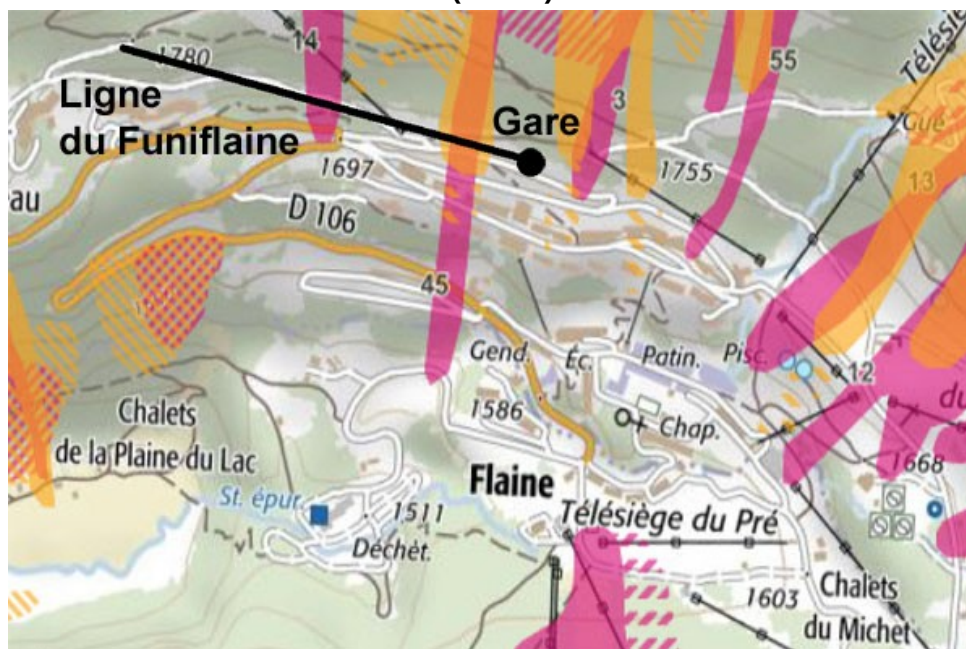
Zones rouges	Zones Bleues	Hachures jaunes	Sur un chemin d'Avalanche répertorié
20 % des lits de Flaine	70 % des lits de Flaine	10 % des lits de Flaine	Probablement 5 immeubles (500 lits) + le DMC et un restaurant (aménagement adapté).

Des précautions sont prises à juste titre, mais il ne faut pas surinterpréter le PPRN (citation de Mr le Sous-Préfet Bruno Charlot lors de la réunion du 4 février). Lorsque le plan autorise des constructions, la Préfecture vérifie que les dispositions constructives adoptées sont adéquates.

Il n'y a aucune raison de ghettoïser Flaine Forêt ou même la station de Flaine, ses habitants ont les mêmes droits que les autres.

Nous pensons que le Syndicat veut construire des zones commerciales, et probablement d'habitation, à proximité des gares. Pourquoi pas, à condition que cela ne dénature pas le projet en plaçant les gares loin des zones habitées. Un Transport Public s'intéresse d'abord aux habitants déjà présents, plutôt qu'à l'objectif d'en faire venir de nouveaux..

Carte des phénomènes d'avalanche de Flaine (extrait).



Le plan ci-dessus montre l'historique des avalanches dans le secteur de Flaine.

Les avalanches constatées sont représentées en rouge, et les zones de risques potentiels, un peu plus larges, sont en orange. Les avalanches exceptionnelles sont en hachuré.

Nous y avons ajouté la position de la gare proposée, la ligne du Funiflaine. On voit clairement que la gare du Funiflaine n'est pas sur une trace d'avalanche répertoriée. La zone entre deux traces a environ 150m de large. La ligne traverse à proximité du départ une avalanche (datant de 1935) qui est du type coulante, et qui n'est dangereuse que sur quelques mètres d'épaisseur. Il faudra prendre garde à ce que la hauteur des cabines soit suffisante, probablement entre 5 et 10m de hauteur ce qui semble peu contraignant pour ce projet.

On voit aussi qu'il y a à Flaine Forêt plusieurs immeubles qui sont sur des trajets d'avalanches passés avant la construction de la station, et qui sont considérés comme sécurisés par des mesures de protection ou simplement leur position précise ainsi que la position de leurs accès..

Le règlement de plan de prévention des risques impose des marges par rapport aux avalanches répertoriées, et tout Flaine Forêt est en zone rouge, risque fort, avec des contraintes au cas par cas.

Réponse aux critiques de Marc lochum, maire d'Arâches.

Marc lochum a décidé d'un autre plan pour Les Carroz, en misant tout sur la zone des Molliets. D'où son projet de télécabine Les Molliets-Pierre Carrée en complément du Funiflaine.

Il semble avoir oublié qu'il y a une station de ski aux Carroz. Son projet ne concerne que les skieurs. Il a mis en avant la nécessité de parkings aux Molliets. Il va augmenter leur capacité.

Il a en partie justifié son refus pour éviter d'avoir à installer des parkings aux Feux, mais on peut se demander si des parkings importants seraient nécessaires, on pourrait amener les clients à venir en navette, avec un prix de parking dissuasif.

La gare des Feux est critiquée comme étant trop excentrée. Cette gare est à 1250 m du centre station, à la même distance que Le Lays, le fond du Serveray, les pompiers, ou le Centre Technique Municipal.

Elle est à 500 m à ski de la piste du Timalet, à moins de 30 minutes à ski des Molliets via la Kédeuze

Pourquoi la commune ne regarderait-elle pas ce qui peut être fait à partir d'une gare du Funiflaine aux Feux ?