



Concertation pour le projet Funiflaine

Projet Des associations. 18/02/2019

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 Télécabine Les Molliets-Pierre Carrée.

Lors de la réunion du 11 février, Mr le Sous-Préfet a dit qu'il ne serait jamais accepté de construire une gare de Funiflaine sur le parking P3, en Zone Rouge. Nous reproduisons en annexe ses propos.

Nous pensons que l'application des règlements du Plan de Protection permettrait cette installation, sous réserve d'une conception appropriée, et nous avons transmis au Syndicat une réponse dans ce sens, et avons ajouté une synthèse de nos demandes . Cette note est placée en annexe également.



Les avalanches sur le tracé du Syndicat

Une recherche d'informations sur les avalanches montre que le tracé du Syndicat traverse une zone de **4 tracés d'avalanches ayant détruit des chalets à 4 reprises, et ayant tué aussi.**

Ce n'est pas en Zone Rouge, car cette zone inconstructible ne figure pas dans la **Carte Réglementaire** de la commune. Le tracé du Syndicat traverse cette zone continue d'avalanches sur 1100m à 1200m, et nous ne doutons pas que la Zone Rouge quand elle sera définie, sera encore plus large. Un ou plusieurs pylônes sont nécessaires sur cette zone.

Cette zone n'est pas un Domaine Skiable, il n'y a pas de purge en phase de risque d'avalanche, et le Funiflaine devrait être arrêté de façon durable. (Nous sommes opposés à ce que cette zone soit gérée en Domaine Skiable, pour préserver les espèces animales qui y vivent).

Il y a donc deux poids deux mesures, c'est peut-être pour cela qu'il y a si peu d'informations du Syndicat Funiflaine sur la remontée mécanique elle-même

Le Syndicat prévoit de gérer le projet par le Délégué-Concessionnaire avec tracé imposé. Ces conditions ne peuvent pas s'appliquer sans étude détaillée préalable.

Notre tracé des Carroz au parking P3 survole cette zone à environ 80m de hauteur des câbles, le relief s'y prête, et on peut encore passer plus haut.

Il est temps que tous les sujets soient effectivement abordés dans cette phase de concertation, sans en occulter.

Le risque dans la zone d'avalanches de l'Arbaron est plus important que sur le P3, il y a 4 avalanches récurrentes dans un secteur non géré.

Notre projet de gare se situe sur une zone sans tracé d'avalanche répertoriée, la zone est gérée (purgée en période de risque) par le Domaine Skiable avec en amont plusieurs pistes de ski très utilisées, on a planté 80 000 arbres et installé des centaines de paravalanches. En prenant en plus des mesures constructives, le risque est très faible.

Si on veut absolument éviter toute zone rouge (présente ou à venir), il faut changer le tracé.

Notre proposition est alors :

- d'une part **Magland – Flaine parking P1** direct (avec ascenseur vers le Forum),
- d'autre part une deuxième branche **Magland Les Carroz**. Elle répond à nos demandes, la liaison Les Carroz-Flaine passe par Magland.

Conclusion

Le Syndicat refuse de prendre en compte l'avis des habitants et de répondre à leurs besoins, ce qui éloigne le projet de l'appellation de Transport Public.

Notre première proposition Magland-Les Carroz-Flaine P3 est la meilleure à budget constant, qui devrait être validée (sur dossier) par le Service Aménagements et Risques de la Préfecture.

Le tracé alternatif ci-dessus évite tout problème lié aux risques d'avalanche, mais est plus cher.

Annexes

Intervention de Bruno Charlot, Sous-Préfet le 11 février

Si vous permettez, juste un complément par rapport à la thématique « risques », pour le reste Mr le Maire a été complet. Il y a des choses qu'on peut imaginer et il y a la réalité. Deux jours après la commémoration du 20 ième 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 sur le P3, c'est pas grave, on pourra mettre la gare quand même là bas. Non il faut être sérieux, la gare ne se fera pas au P3. Autant le dire aux gens, cela ne sert à rien d'y penser, ce n'est pas possible. Et si des immeubles existent en zone rouge, c'est parce que c'était avant. Aujourd'hui comme cela a été dit, on ne pourrait pas les faire, donc on ne fera pas une gare d'arrivée du funiflaine au P3, ce n'est pas la peine de continuer à y penser, c'est pas possible. Donc les options que l'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 vous écouter. Pourquoi pas, 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.

Notre argumentation

Funiflaine - Attentes des habitants que nous représentons - D'abord un billet d'humeur

Un Transport Public passe par définition là où il y a du public, et donc aux Carroz.

Nous avons entendu lundi dernier un refus de principe du seul tracé digne d'un Transport Public, préférant un tracé avec une gare excentrée à Flaine (faite pour les skieurs et le fret) et une autre gare totalement disproportionnée au besoin à Pierre Carrée.

Le règlement Xa (Avalanches), qui a force de loi, prévoit explicitement une possibilité de dérogation (sur dossier technique pour analyse précise des risques) dans les cas suivants :

§2.3. *Les travaux et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics, y compris la pose de lignes et de câbles et les voiries forestières ou voies de circulation.*

§2.6. *Tous travaux et aménagements de nature à réduire les risques.*

§2.7. *Les travaux, installations et ouvrages tels que lignes, pylônes ainsi que les bâtiments (gares) nécessaires au fonctionnement et à usage exclusif des remontées mécaniques.*

Au moins un de ces articles s'applique au Funiflaine, Mr le Sous-Préfet ne peut justifier un refus de principe par le règlement (à Magland, il avait dénoncé la surinterprétation des règlements).

La Région et le Département peuvent le refuser, cela peut être considéré comme une discrimination.

Nous sommes choqués par la position des élus et responsables administratifs.

Notre Attente - Un véritable Transport Public, pour que le projet ait un sens

Desserte de Magland, Les Carroz et Flaine, réduisant le trafic routier,

Offre "transport public" (horaires étendus) pour :

- les skieurs, touristes, résidents, avec ou sans neige, entre Flaine, Les Carroz, et Magland, en réduisant les navettes entre pôles.
- les actifs de Flaine qui viennent par centaines chaque jour en hiver,
- transporter du fret (si c'est viable), mais ne pas cibler que les cars et les poids lourds
- apporter un impact qualitatif sur le développement de la commune d'Arâches et du Grand Massif, non limité au ski, et **en respectant les espaces naturels**.

Réduire et contenir les coûts de construction et d'exploitation, et les risques financiers,

Contribuer si possible au fonctionnement du Domaine Skiable : accès au Grand Massif, doubler la liaison Flaine-Massif existante, sans oublier que l'activité SKI est un service public délégué. ...

On peut envisager une desserte locale skieurs pour le Hameau.

À Magland : préserver la qualité de vie, parkings enterrés en pied de montagne, et faciliter la liaison avec le train.

Notre Attente - Pierre Carrée. Conserver et développer les activités sportives.

La cuvette de Flaine est réservée au ski alpin avec interdiction par arrêté municipal de pratiquer dans cette zone la marche ou le ski de fond. Il ne reste que Pierre Carrée d'une surface limitée. A l'heure où le ski alpin perd des parts de marché parce que les gens renoncent au ski et cherchent une autre activité où on ne se fait pas renverser, (le manque de sécurité sur les pistes rebute les skieurs qui en viennent à skier hors piste où ils se sentent plus en sécurité !!!) il est du devoir de la commune de ne pas faire disparaître le seul lieu à Flaine, enneigé de façon exceptionnelle, où on peut pratiquer des activités sécurisantes à la portée de chacun.

Il faut pérenniser à Pierre Carrée les activités nordiques du Grand Massif lorsque Agy est en manque de neige, ou saturé.

Les navettes de Flaine assurent très bien la desserte de l'espace nordique depuis Flaine Forêt, et il vaut mieux en rester là plutôt que de détruire cet espace, ou bien mettre en place un transport à faible emprise au sol.

Il faut un accès à Pierre Carrée en raquettes depuis Flaine par un chemin sans voitures. Ce chemin existait autrefois, il a disparu en raison de l'emprise du ski alpin !

Ces activités nordiques sont un besoin impérieux pour la station, et Flaine doit les prendre en compte, sans gigantisme.

La transformation de cette zone en HUB de ski alpin conduit aussi automatiquement à la disparition des activités de cette zone réduite. Le ski alpin avec purges et damage a aussi un effet délétère sur la faune et les sols, dont nous voulons préserver cet espace naturel sensible.

Nous n'oublions pas le golf en été et son Club House promis depuis 20 ans !:

Le Funiflaine doit réduire le besoin de navettes **SUR LA COMMUNE** et non l'accroître.

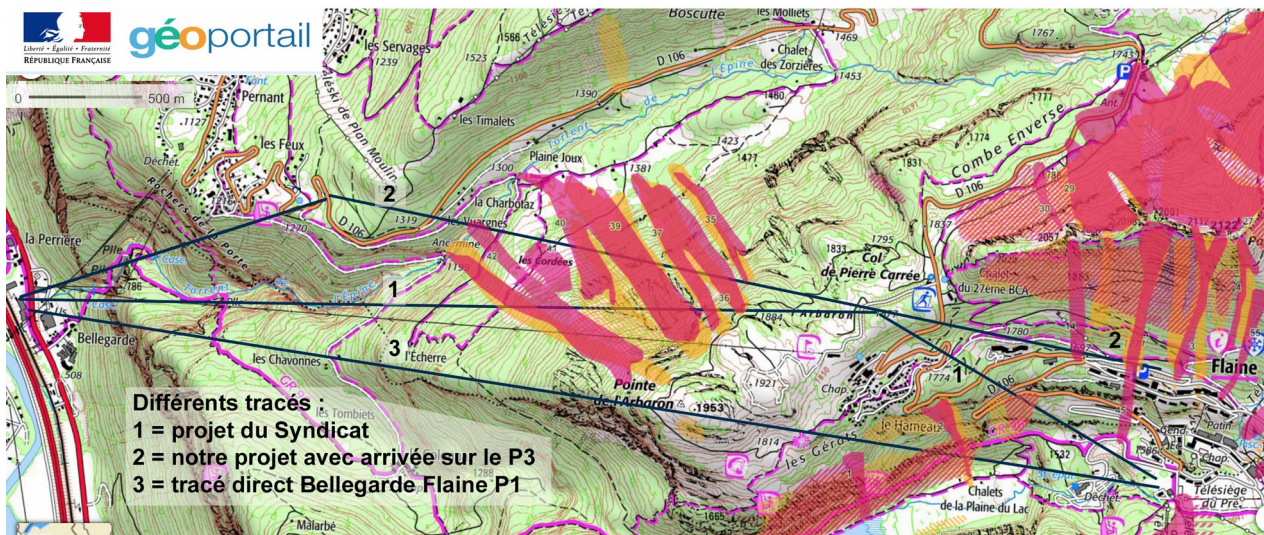
Notre projet est le seul qui justifie le Funiflaine et permettra son exploitation.

Sinon le rejet de la part des habitants est assuré. Le contribuable doit payer, et une fois de plus va être mis devant le fait accompli. Ce n'est pas de la concertation et cela pose un problème de déontologie.!

Tracé du Syndicat, notre tracé et tracé direct, avec avalanches répertoriées.

Nous avons représenté en profil le tracé du Syndicat, avec une grande travée de 1200m entre deux pylônes de 60m, les cabines passent trop près du sol, sachant que la Zone Rouge à venir sera certainement plus étendue en raison de la pente. En absence de prise de position sur l'étendue de cette zone, en aval d'avalanches récurrentes, le projet est hypothétique.

La puissance de ces avalanches les a conduites à remonter de l'autre côté du torrent de l'Epine sur 20 ou 30m de dénivelé, comme à Montroc (référence de Mr le Sous-Préfet).



Historique des avalanches sur l'Arbaron (rapport PPRN Arâches la Frasse et Flaine).

XIXe siècle	L'avalanche de Lépine ou de Plaine Joux (39 à 42 CLPA) détruit un chalet vers 1360m à Plaine Joux.
Vers 1915	L'avalanche de Lépine ou de Plaine Joux (39 à 42 CLPA) détruit un grenier vers 1400m au-dessus de Plaine Joux .
10 février 1950	L'avalanche de Lépine ou de Plaine Joux (39 à 42 CLPA) descend aux chalets de Plaine Joux ; 4 skieurs sont emportés dont un enseveli décède, 3 chalets sont détruits et 2 autres endommagés.
11-12 mars 1981	L'avalanche de Lépine ou de Plaine Joux (39-40 CLPA) descend le 11 aux chalets de Plaine Joux : 1 chalet détruit et 2 autres endommagés.
	Le 12, l'avalanche 42 CLPA des Mines de Lépine, probablement déviée par une étrave de protection de pylône, détruit les deux chalets des Cordées

