



Notre vision du projet Funiflaine au début juin 2020

1-Critiques du projet actuel

Vision Aménagement

Pour nous, c'est tout simplement un non-sens.

La clientèle sera faible. Le TC des Prodains qui bénéficie des 23000 lits touristiques de Morzine, a seulement 600 000 passages/an (chiffre fourni par Mr Martial Saddier en réunion de concertation). Le Funiflaine n'a pas cette réserve de clientèle et aura bien moins de passagers.

La clientèle de la vallée est essentiellement limitée aux week-ends.

Le contexte de l'exploitation sera donc très défavorable.

Il n'apporte rien à une vision Grand Massif. Le TC Molliets-Pierre Carrée présenté hors Funiflaine est un pis aller et n'a aucun apport sur Les Carroz.

La station des Carroz est laissée à l'abandon.

Une liaison skieurs-piétons Les Carroz-Flaine est indispensable à la survie des Carroz et à l'exploitation du Funiflaine.

L'arrivée sur le parking P1 sans ascenseur vers le centre station rend les navettes obligatoires, et augmente le temps de transport.

Un tel ascenseur est compliqué à réaliser.

Retour Grand Massif en cas de vent !

Nous avons remarqué cet hiver que l'arrêt du TS des Grands Vans en cas de vent était souvent suivi ou précédé de l'arrêt des TS du Lac et de Corbalanche en raison du vent (indication du site internet du Grand Massif, nous avons des copies d'écran). Ce service du projet du Syndicat ne répond pas au besoin de retour vers le Grand Massif qui nécessite de prendre le TS du Lac.

Préservation des activités touristiques

A Pierre Carrée, la gare du Syndicat et les aménagements annexes entraînent la disparition de l'espace nordique et du golf. La station de Flaine est alors réservée au seul ski alpin, alors que les activités nordiques sont de plus en plus appréciées des touristes et nous semblent essentielles l'hiver.

C'est un endroit privilégié qu'il faut protéger de toute construction.

Vision Risques

Le tracé du Syndicat traverse la zone d'avalanches récurrentes historiques de l'Arbaron sur 1100m. Il y a eu environ 10 constructions endommagées ou détruites, et un skieur tué. Les deux dernières avalanches datent de 1981.

Cette zone n'est pas réglementée. Il y aura certainement un pylône sur cette zone dont le projet de construction conduira à une réglementation et à une zone rouge.

Remarques :

- les pylônes jouent un rôle important dans la sécurité d'un transport par câble, et la chute d'un pylône entraînerait probablement la chute de toutes les cabines en ligne.
- l'exposition du tracé aux avalanches est importante car la ligne passe bien plus bas que la ligne électrique existante.
- le règlement qui s'appliquera, sans doute le Xa, prévoit les dérogations pour les transports publics sous réserve de dispositions constructives et de l'absence de solution alternative. Nous avons communiqué à la Préfecture le tracé direct Magland Flaine, exempt de dérogations, nous paraissant moins mauvaise que le projet actuel.

Vision Cadre de vie

Nos critiques sont centrées sur la technique 3S, pour le gigantisme et l'intrusion visuelle des gares et des pylônes, et le bruit de roulement significatif au voisinage des immeubles.

Il y a justement au moins un passage à proximité d'immeubles de Montsoleil/Belambra et probablement un survol de la Ferme du Sartot/Charmély.

Vision administrative

Nous contestons le classement « Transport Public » d'un transport qui ne dessert pas de public concerné, et également le caractère « Ascenseur Valléen » car le Funiflaine est essentiellement fait pour desservir un Domaine Skiable.

Nous pensons que l'exploitation sera déficitaire. Elle est intimement liée à la DSP des Domaines Skiabiles, nous sommes convaincus qu'elle sera en partie financée par la vente des forfaits, et la DSP du Funiflaine devrait être associée à celle du Domaine Skiable de Flaine, renouvelée en 2024 !

2-Réponse sur les risques d'avalanche sur le P3

Le parking P3 est en zone rouge pour cause de risque d'avalanche et de chute de pierre. La zone sur laquelle on propose de placer la gare n'a cependant jamais eu d'avalanche ou de chute de pierre.

De plus, on y a planté une forêt de sapins, installé de nombreux paravalanches, et la zone est gérée avec déclenchement préventif des avalanches. Il n'y a donc strictement aucun risque, et elle est d'ailleurs très fréquentée.

Le règlement Xa du PPRNa autorise explicitement les dérogations pour les transports publics, en particulier en absence de solution alternative.

Il est facile de comprendre qu'en absence d'avalanche, il n'y a pas de risque réel au niveau du P3. C'est un pur problème administratif.

Le tracé du Syndicat traverse sur l'Arbaron une zone d'avalanches historiques récurrentes qui présente des risques bien réels. (Voir le PPRNa d'Arâches).

Nous pensons donc que l'argument des avalanches est un mauvais argument contre le P3. Les tracés que nous avons présentés sont compatibles avec la qualification de Transport Public, ce qui pour nous n'est pas le cas du projet actuel. Le tracé du Syndicat et nos propositions arrivant au P3 nécessitent une dérogation de la préfecture, et nos projets sont les seuls qui peuvent être considérés comme des Transports Publics.

3-Accès à une gare sur le P3 (3S ou monocâble).

-Arrivée à ski : les skieurs sortent du Funiflaine à Pierre Carrée et descendent à ski jusqu'au Bissac, via les pistes Aigue Marine et Baudroie.

-Départ à ski, depuis Flaine forêt en utilisant le TK de la Forêt. Si le télébenne est saturé, il y a le TS de la tête des Verds qui est le dernier à fermer par grand vent. Télébenne capacité 1200 p/h, date de 1973.

TK de la Forêt : capacité 900 p/h, date de 2014.

Il y a aussi un passage par la voirie sur 300m.

Pour moi, on peut exploiter le Funiflaine, et s'il y a véritablement beaucoup de monde, cela peut amener à remplacer le TK de la Forêt par un TS, et à rénover le Télébenne qui aura bientôt 50 ans.

Nota : Avec le Funiflaine, le TS des Gérats peut être démonté.

-Arrivée/départ piétons. On arrive à Flaine Forêt à portée pédestre de plus de la moitié des lits de Flaine, et on peut aller au centre station par les ascenseurs existants. C'est très important.

Cadre de vie

Nos propositions sont exemptes de survol et passent à l'écart des habitations. Il ne devrait pas y avoir de gêne au niveau bruit ou paysage.

4-Accès à une gare sur le parking P1 dans le projet du Syndicat

Il n'est pas prévu actuellement d'ascenseur entre le P1 et le centre station, des navettes sont obligatoires. Cela augmente le temps de parcours pour nombre d'utilisateurs.

Le passage entre Hélios et Belambra est étroit et sera une gêne pour les 2 immeubles. Contrairement à ce qui a été dit lors de la concertation, les cabines 3S génèrent un bruit de roulement permanent non négligeable.

Il faut certainement déplacer le dépôt d'explosifs, et il semble y avoir un survol de la Ferme du Sartot / Charmély.

5-Accès au parking P1 en technologie monocâble

Cette solution semble exempte de risques naturels nécessitant une dérogation.

Il y a peut-être un survol de la Ferme du Sartot / Charmély, un survol du dépôt d'explosifs, et une certaine proximité avec Hélios et Eos au point de passage entre les deux immeubles espacés de 70m (sans pylône à proximité).

Conclusion

La solution Monocâble apporte des éléments essentiels :

- Elle est dimensionnée pour une exploitation jusqu'à un vent de 90 kmh, sur la base du nouveau TC de la Flégère.
- L'intrusion visuelle est réduite.
- Le coût de réalisation est réduit,
- La version arrivant au P1 semble exempte de besoin de dérogation pour les risques naturels.
- La desserte multiple des Carroz, des Molliets et de Pierre Carrée, trois lieux touristiques, constitue un apport important été comme hiver.
- Elle a donc une clientèle accrue, notamment les jours de semaine avec la clientèle des Carroz.
- Elle apporte aux Carroz un nouveau souffle.

Tourisme

- l'espace nordique et le golf sont préservés.
- en hiver,
 - desserte pour piétons avec à chaque gare des itinéraires raquettes
 - desserte de Flaine depuis Les Carroz
 - retour direct des skieurs aux Molliets ou aux Carroz par grand vent
- en été et hors saison
 - desserte piétons des zones naturelles remarquables entre Magland, Les Carroz et Flaine.
 - transfert des cyclistes.
 - permettrait de réserver la route de Flaine aux vélos/trottinettes/ski roues durant certaines périodes.

Le transport de fret est tout à fait possible.

En bref, les deux versions monocâble présentées apportent tout ce qu'on peut attendre d'un projet Funiflaine porteur au plan touristique avec une vision Grand Massif et évolution climatique.