



Comment évaluer un projet Funiflaine qui serait proposé en enquête publique.

Le projet Funiflaine pourrait marquer de façon importante les communes d'Arâches et de Magland, avec un financement public considérable, environ 60 M€, mais aussi un financement privé (16 M€) et communal (montant inconnu).

Nous nous sommes fermement opposés au projet présenté lors de la concertation, de façon constructive en proposant des modifications apportant des aspects positifs cruellement absents du projet proposé.

Nos critiques et propositions n'ont en aucune façon été prises en compte et le Syndicat Funiflaine a engagé les premières étapes de ce projet selon sa vision.

Si les promoteurs du projet veulent le mener à son terme dans les conditions actuelles, ils doivent le faire dans le mandat actuel des Conseils Régional et Départemental, qui se termine en mars 2021.

Suite aux réflexions menées depuis 2 ans, voici notre vision de ce que devraient être les critères d'évaluation d'un projet qui serait présenté aux habitants, à partir desquels on pourrait se faire un avis.

Critères d'évaluation du projet. Impact.	Haute saison hiver		Basse saison hiver		Intersaison		Saison été	
	En WE	Semaine	En WE	Semaine	En WE	Semaine	En WE	Semaine
Le Transport Public (Premier critère légal)								
Sociétal : scolaires, travail, secours								
Sociétal courses : Flaine/Les Carroz <-> Magland.								
Ecologie : transport individuel.								
Ecologie : livraisons, ordures....								
Intégration dans les transports communaux.								
Tourisme								
Evolution de Flaine à Moyen Terme								
Evolution des Carroz à Moyen Terme								
Apport touristique hors ski								
Apport culturel								
Apport tourisme hiver (accès chemins...)								
Apport à l'espace nordique et au golf.								
Perte d'infrastructures touristiques existantes								

Critères d'évaluation du projet. Impact.	Haute saison hiver		Basse saison hiver		Intersaison		Saison été	
	En WE	Semaine	En WE	Semaine	En WE	Semaine	En WE	Semaine
Ski alpin à Flaine								
Skieurs résidents à Flaine								
Skieurs résidents aux Carroz ou Magland								
Skieurs résidents Samoëns-Morillon-Sixt								
Skieurs non résidents Grand Massif								
Nombre de skieurs sur les pistes								
Transport rapide des skieurs pour équilibrer le Grand Massif.								
Qualité du ski								
Ski à la journée aux Carroz								
Economie								
Impact sur le prix des forfaits de ski.								
Tarifs typiques trajet et parking								
Equilibre de l'exploitation du Funiflaine.								
Environnement								
Parkings et capacités								
Impact visuel et volume des aménagements								
Qualité de vie à Flaine								

Nous évaluerons le projet présenté à partir de ces critères, qui demandent tous des explications, et en fonction de la cohérence d'ensemble.

Des choix sont nécessaires et doivent être explicités.

Durant la concertation de février-mars 2019, le Syndicat Funiflaine a voulu montrer un projet bénéfique à tous les aspects. Mais la réalité est autre, et il faut faire des choix, voici des exemples.

Fréquentation du Domaine Skiable de Flaine, déjà excessive en Haute Saison.

Les flainois se souviennent certainement de la surfréquentation déraisonnable en Haute Saison cet hiver, surtout le samedi, effet Skillico, mais pas seulement. La fréquentation jusqu'au 14 mars, dernier jour de la saison, était paraît-il un record absolu depuis la création de Flaine.

Lors d'un Conseil Municipal d'Arâches en juin, GMDS a présenté les tarifs de la saison à venir, et s'est exprimé ainsi sur ce sujet : « pour éviter d'avoir autant de clientèle en Haute Saison, nous supprimons les réductions à nos clients Business to Business (Club Med, Pierre et Vacances...) durant ces périodes ».

Nous voyons là plutôt un ajustement de prix d'économie de marché, avec un faible impact sur la fréquentation, et nous pensons que les prix ne doivent pas être le seul critère pour conserver la qualité de vie et la qualité du ski.

En Haute Saison, contingerer est nécessaire :

Clientèle	Commentaire
- skieurs hébergés à Flaine.	Ils doivent pouvoir skier sans limites. Est-il raisonnable de construire encore 2000 à 3000 lits à Flaine ?
- skieurs hébergés aux Carroz, à Magland et dans le Grand Massif.	Flaine ne peut pas accueillir tous les clients des autres stations. Il faut des restrictions, avec une préférence Arâches/Magland. Il appartient aux stations de développer pour leurs clients des activités complémentaires au ski à Flaine.
- skieurs non hébergés dans le Grand Massif.	Ils s'adapteront à la basse saison et peut-être en semaine, priorité étant donnée, au moins en Haute Saison, aux touristes hébergés dans le Grand Massif.

La voie présentée ici est celle du respect du client. Flaine ne peut pas accueillir tout le monde, et le tri des clients par la longueur des files d'attente est irrespectueux à l'extrême.

Notre vision est à la fois de mieux répartir les skieurs dans le Domaine Skiable, de limiter les clients et de supprimer les files d'attente. C'est ce qu'attendent les clients, et on leur doit un Domaine Skiable non saturé et des activités autres que l'attente dans les queues des Remontées Mécaniques.

Aujourd'hui, aucun choix n'est fait. Les clients décident de continuer à venir ou non, les habitants et propriétaires sont lésés, car ils n'ont pas le choix et les pistes s(er)ont surfréquentées.

On peut déplacer un peu le curseur en facilitant les échanges entre Flaine et le Grand Massif (les Carroz) à la demi-journée. En effet, les différentes parties du Grand Massif ne sont pas chargées en même temps, et il serait possible d'orienter les skieurs vers les zones les moins fréquentées comme cela existe dans d'autres stations. *Voir note 1.*

Un équipement accru du Domaine d'Aujon, exposé au nord, serait un élément favorable.

L'apport du Funiflaine dépend beaucoup de la capacité du Domaine Skiable en hiver, et est plus lié à l'aspect touristique en été. Le Funiflaine doit être défini à partir des choix de desserte et de capacité.

Apport Touristique du Funiflaine

Il faut une cohérence entre les choix. Exemples :

On ne peut pas en même temps attendre du Funiflaine la venue de clients à l'espace nordique en hiver et au golf de Pierre Carrée en été, et amputer cette zone par des gares, des routes et des pistes de ski alpin, alors qu'il faut au contraire en prévoir l'extension pour bénéficier du Funiflaine.

La commune d'Arâches doit privilégier son territoire, par exemple mieux desservir l'espace nordique de Flaine que celui de St Sigismond, à l'inverse de ce qui est fait actuellement.

Exploitation du Funiflaine

Le Syndicat Funiflaine n'a présenté aucun élément de prévision de trafic permettant d'apprécier ce que pourraient être les tarifs et l'exploitation. Les prévisions possibles à partir des informations de remontées comparables (voir note 2), et les prix cités dans le sondage Grand Massif sont préoccupants.

Cela conduira d'une façon ou d'une autre à une augmentation du prix des forfaits ou des impôts locaux, car on ne peut plus augmenter significativement le nombre de skieurs.

note 1 : La qualité de l'enneigement au point de connexion des Domaines Skiabls est essentielle. Dans une vision à 20 ans, il doit être placé au moins à l'altitude des Molliets, et peut-être plus haut, par exemple à l'Airon ou à Vernant si les aménagements locaux des remontées mécaniques le permettent. Le parking de Vernant devrait en tout cas être fermé aux non résidents en Haute Saison, alors qu'il est très prisé actuellement en raison de l'enneigement.

note 2 : La liaison Prodains-Avoriaz, alimentée par les 23000 lits touristiques de Morzine a été annoncée durant la concertation à 600 000 passages/an ce qui très insuffisant pour le projet Funiflaine actuel qui de plus ne repose sur aucun lit touristique.

Le trafic du projet Aime-La Plagne – La Plagne, comparable au Funiflaine actuel, n'était évalué en 2017 qu'à 300 000 passages/an avec création comprise de 2000 lits touristiques en vallée. C'est peut-être pour cette raison que le projet n'est pas engagé !

Le prix du billet cité dans le sondage Funiflaine du Grand Massif, de 16 ou 18€ A/R par personne avec une journée de parking, un peu moins cher avec un forfait de ski, ne nous semble absolument pas attractif.

note 3 : Parmi les tracés que nous avons analysés, les tracés 25 et 27 en monocâble sont de loin les plus favorables vis à vis des critères cités ci-dessus. Reste à voir si on peut faire mieux, si le bilan financier est positif, si les habitants seront convaincus par le dossier, et si on peut le financer.