



Association Flainoise
Les Amoureux des Carroz

Le Funiflaine revisité - chapitre II

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine signé le 11 juin 2021



Sommaire

- 1 - Introduction
- 2 - Sommaire
- 3 - Pourquoi nous refusons le Funiflaine
- 4 - Le Funiflaine n'est pas un Ascenseur Valléen, mais une Remontée Mécanique
- 6 - Le Funiflaine n'est pas le projet écologique qu'on veut nous vendre
- 8 - Le Funiflaine tourne le dos à la transition écologique
- 10- L'équilibre financier du Funilaine n'est pas garanti et menace l'avenir de Flaine
- 11- Des alternatives existent, l'Association Flainoise en présente une

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Nous refusons le projet Funiflaine signé le 11 juin 2021 parce que :

- Le Funiflaine n'est pas un Ascenseur Valléen, mais principalement une Remontée Mécanique d'accès à un Domaine Skiable.**
- Le Funiflaine n'est pas le projet écologique qu'on veut nous vendre**
- Le Funiflaine tourne le dos à la transition écologique**
- Le Funiflaine menace l'avenir de Flaine**
- Des alternatives existent, l'Association Flainoise en présente une**

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Le Funiflaine n'est pas un Ascenseur Valléen, mais principalement une Remontée Mécanique d'accès à un domaine skiable (Résumé).

- Dans sa définition, l'ascenseur valléen est une liaison par câble qui transporte **des passagers, habitants, lycéens, travailleurs de la vallée vers la montagne et vice-versa**. C'est un **service public de transport**. Son objectif est d'inciter **les habitants et touristes à renoncer à leur voiture** pour leurs déplacements quotidiens ou de loisirs.
- En reliant directement un parking à proximité de l'A40 au domaine skiable du Grand Massif, en ciblant la clientèle des skieurs à la journée, en étant exploité par le gestionnaire principal du Grand Massif et en ne desservant pas les Carroz et ses 1800 habitants permanents, **le projet Funiflaine actuel ne coche aucune des cases d'un ascenseur valléen, mais toutes celles d'une remontée mécanique**.
- Bien sûr, les Chasseurs Alpins à Pierre Carrée, les saisonniers travaillant à Flaine, les excursionnistes estivaux et les courageux résidents à la semaine qui affronteront avec leur bagages de multiples ruptures de charge jusqu'à leur appartement, tous ceux là pourront utiliser le Funiflaine, **mais ils constituent l'arbre qui cachent la forêt des skieurs à la journée déferlant sur Flaine et le Grand Massif**

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Le Funiflaine n'est pas un Ascenseur Valléen, mais une Remontée Mécanique (Détails).

- **Analyse du projet Funiflaine (les phrases en italique sont extraites du site du Syndicat Funiflaine)**
 - La gare de départ de Magland se situe dans une zone industrielle à 1km de la gare SNCF, coincée entre Arve et falaise, sans possibilité de développement résidentiel touristique à proximité. **Le seul aménagement est un parking de 1200 places, car « les premiers bénéficiaires du Funiflaine seront les visiteurs à la journée qui viennent par la route » et « Le projet FUNIFLAINE va être attractif pour une clientèle nouvelle venant en particulier du bassin genevois et de la moyenne vallée de l'Arve, intéressée par un accès rapide au Grand Massif »**
 - La gare d'arrivée se situe en périphérie de Flaine, **au plus loin des zones résidentielles de la station, mais à proximité immédiate du Télécabine de l'Aup de Véran.**
 - La gare intermédiaire de Pierre Carrée constitue un « *nouveau point d'entrée sur le domaine skiable du Grand Massif* ». De façon cohérente, la Commune d'Arâches prévoit dans son PADD **une extension du domaine skiable de Flaine (ou des Carroz?) depuis Pierre Carrée vers Vernant et Les Molliets et une télécabine reliant Les Carroz et Pierre Carrée.**
 - L'opérateur choisi pour le Funiflaine exploite aujourd'hui 4 des 5 domaines skiables du Grand Massif et annonce des tarifs très avantageux pour des « Super Forfaits » de ski journaliers incluant le trajet en Funiflaine (source: Le Dauphiné Libéré).

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Le Funiflaine n'est pas le projet écologique qu'on veut nous vendre

1 - Citons les auteurs du projet Funiflaine:

« Depuis une dizaine d'années, la prise de conscience des impacts du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre et la pollution aux particules fines dans la vallée de l'Arve ont décidé les élus locaux à lancer une étude pour le financement, la construction et l'exploitation d'un ascenseur valléen » **La justification première du projet serait donc d'ordre écologique et sanitaire et concernerait la vallée de l'Arve.**

« ...Le projet apporte une réponse globale au transport de 500 000 personnes par an soit une réduction de 85 000 voitures, 500 camions et 100 bus sur une portion de route de montagne...» **On comprend que, finalement, le projet ne bénéficierait pas à la vallée de l'Arve, mais aux 25 km de la D6 qui va à Flaine. En conséquence, les véhicules concernés continueraient de polluer la vallée de l'Arve pour se rendre à Magland.**

« La diminution du trafic sur la D106 (Route de Flaine) va désengorger la commune d'Arâches-la-Frasse et la station des Carroz». **Oui, mais ce trafic se reporterait sur la commune de Magland qui connaît déjà aujourd'hui une circulation intense. Où est le bénéfice?**

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Le Funiflaine n'est pas le projet écologique qu'on veut nous vendre

2 - En fait, les incohérences précitées ne constituent qu'un élément mineur de l'absence de justification écologique du projet. En effet, les auteurs du projet semblent oublier que le parc automobile devient propre plus vite que le Funiflaine ne se développe :

- En 2021, la part en Europe des véhicules neufs électrifiés (électriques ou hybrides rechargeables) a dépassé celle des véhicules diesel (21% vs 19%)
- La quasi-totalité des constructeurs automobiles européens ont annoncé leur passage à une gamme 100% électrique entre 2025 et 2030, horizon attendu pour le démarrage du Funiflaine.
- Les politiques publiques, y compris au niveau local (Plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve 2018- 2023) incitent au renouvellement rapide du parc automobile

3 - Conclusion: Le projet Funiflaine ne pourra pas réduire une pollution... qui aura essentiellement disparu... Il ne répond donc aucunement à l'objectif écologique et sanitaire affiché, qui n'est que de façade et sans substance.

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Le Funiflaine tourne le dos à la transition écologique

1 - Extraits de la présentation du plan Avenir Montagnes par Jean Castex, le 27 mai 2021

« ...les territoires de montagne ... sont ... travaillés par des mutations plus amples, qui sont aujourd'hui liées avant tout au changement climatique, qui concerne au premier chef les territoires de montagne, au regard de ses nombreuses conséquences en termes d'enneigement, de fonte des glaciers, mais aussi d'érosion de la biodiversité... »

... Aujourd'hui, avec ce plan « Avenir Montagnes », l'Etat ... souhaite franchir une nouvelle étape, à travers une approche et des solutions globales pour accompagner la transition des territoires de montagnes et y développer un tourisme plus diversifié et plus durable...

... Le premier pilier de ce plan est de diversifier l'offre touristique, et de conquérir de nouvelles clientèles...

...Il est essentiel que les territoires de montagne favorisent la diversification de leur offre touristique, pour proposer un tourisme « deux ou quatre saisons ... »

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Le Funiflaine tourne le dos à la transition écologique

2 - Ainsi, le sommet de l'Etat est convaincu, que pour maintenir l'attractivité de la montagne et préserver son avenir, il faut faire évoluer le modèle du « tout ski alpin » hérité des années 60. Pourtant, avec le Funiflaine et l'extension associée du domaine skiable, **les collectivités territoriales ont choisi d'investir massivement dans l'exploitation de l'or blanc ... tant qu'il y en a...** comme si Flaine, et avant cela Les Carroz, n'allaient pas être affectés, un jour, par le réchauffement climatique.

3 - Avec le Funiflaine:

- **Quelques acteurs économiques maximiseront leurs profits à court terme**
- **L'argent du projet (120 millions HT en incluant la télécabine Les Carroz – Pierre Carrée) ne sera pas disponible pour des projets cohérents avec la transition écologique et préservant l'avenir**
- **le retard pris dans le développement de ces projets sera irrémédiable au vu de l'urgence climatique**
- **Pierre Carrée, le seul site de Flaine vraiment propice à la diversification des activités touristiques, aura été détruit et les activités existantes aujourd'hui (golf, ski nordique, raquettes, promenade) auront disparu.**

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

L'équilibre financier du Funilaine n'est pas garanti et menace l'avenir de Flaine

- Aujourd'hui, une partie seulement du projet est financée (le Téléporté et les gares). Le financement de la Télécabine de liaison avec Les Carroz (estimé entre 25 à 30 M€) reste à la charge de la commune d'Arâches
 - qui fait partie des communes les plus endettées de France
 - qui a du mal à financer sa quote-part du Syndicat Intercommunal de Flaine
- Au vu du tarif de base (15€ pour un A/R, **mais 4€ seulement pour les skieurs à la journée**) et de la fréquentation annoncés pour le Funiflaine (500 000 passagers/an, **dont 350 000 l'hiver**), l'équilibre financier paraît difficile à atteindre. Pour référence, le Téléphérique des Prodains Express à Avoriaz, pratique des prix similaires, mais avec un investissement 3 fois plus faible et seulement 2 gares à exploiter. De plus, aux Prodains, le parking est payant (84€ la semaine) alors que le parking de Magland est gratuit pour le Funiflaine.
- **Il y a donc un possibilité sérieuse que le contribuable soit appelé à combler les déficits qui s'annoncent. L'alternative, qui serait une course effrénée à la fréquentation du domaine skiable, serait encore pire pour les 2 stations.**

Pourquoi nous refusons le projet Funiflaine

Des alternatives existent, l'Association Flainoise en présente une

- L'Association Flainoise propose de prolonger le Télécabine Centre des Carroz – Pierre Carrée inclus dans le PADD de la commune d'Arâches, d'un côté vers la gare SNCF de Magland, et de l'autre jusqu'à Flaine.
- Cette alternative permet un saut qualitatif aux plans économiques, écologiques et services apportés aux clients:
 - **En reliant Magland et les Carroz en 3 minutes, le projet devient un Transport Public et un véritable ascenseur valléen**, utiles aux habitants et aux professionnels des deux stations (Les Carroz et Flaine)
 - **Avec une correspondance directe avec la SNCF en gare de Magland, le projet devient multimodal**, créant les conditions d'une mobilité vertueuse, du premier au dernier kilomètre.
 - **La réduction de l'investissement libère des fonds publics**, par exemple pour la transition écologique ou l'amélioration de la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve
 - **Le trafic additionnel vers les Carroz améliore l'équilibre financier du projet**
 - **Le site de Pierre Carrée est préservé, permettant la diversification des activités hivernales et estivales, hors ski alpin**
 - **L'emplacement des gares d'arrivée proches de l'habitat renforce l'attractivité : gares au centre de Flaine et à Montsoleil (3000 lits prévus avec le Hameau).**