



# Funiflaine

Un accès rapide  
et **écologique**  
au **Grand Massif**

## DOSSIER DE CONCERTATION

- Concertation publique  
du 24 janvier au 8 mars 2019



## SOMMAIRE

### 1. Funiflaine, l'accès rapide et écologique au Grand Massif

|                                                             |   |
|-------------------------------------------------------------|---|
| Un projet au service du territoire                          | 4 |
| Le projet funiflaine inscrit au contrat de plan État-Région | 6 |
| Dialoguer avec les usagers : la concertation en pratique    | 6 |
| Un projet multi-partenarial                                 | 7 |

### 2. Une offre de mobilité écologique et performante en toutes saisons

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Un site touristique d'envergure                                                       | 9  |
| Les bénéfices touristiques pour le Grand Massif                                       | 11 |
| Une technologie performante et un équipement adapté à tous les usages                 | 12 |
| FUNIFLAINE en cohérence avec les protections de l'atmosphère dans la vallée de l'Arve | 15 |

### 3. Le tracé optimal pour accéder au Grand Massif

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Les objectifs du tracé                                                      | 17 |
| Le départ depuis Bellegarde : sécurité d'aménagement et facilité de liaison | 17 |
| Les aménagements pour favoriser l'intermodalité                             | 18 |
| Le tracé proposé par le Syndicat mixte Funiflaine                           | 21 |
| Les autres scénarios                                                        | 22 |

### 4. Budget et financement du projet

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Détails des investissements         | 25 |
| Le financement                      | 25 |
| Le portage juridique de l'opération | 25 |





## Un projet pour le développement durable de la vallée de l'Arve et du Grand Massif

Relier la vallée de l'Arve à Flaine et au Grand Massif par un accès rapide et écologique, telle est l'ambition du projet d'ascenseur valléen FUNIFLAINE. Inscrit au contrat de plan Etat-Région 2016-2020, il bénéficie d'un financement public exceptionnel sans précédent.

Porté par le Syndicat mixte FUNIFLAINE, cet équipement veut proposer une réponse forte aux conditions de déplacement pénalisantes auxquelles sont confrontés, été comme hiver, les amoureux du Grand Massif.

Cette nouvelle liaison s'adresse à tous ceux - habitants, acteurs locaux, touristes, professionnels - qui souhaitent disposer, en toute période, d'un accès fiable et sécurisé.

C'est une nouvelle étape, à l'horizon 2023-2024, pour Flaine, le Grand Massif et plus largement la Vallée qu'incarne le projet FUNIFLAINE par les solutions qu'il apporte : offre de mobilité respectueuse de l'environnement, développement économique et touristique, services au quotidien...

Conscient des enjeux qu'il représente, le Syndicat mixte FUNIFLAINE, réunit les différents acteurs publics concernés et souhaite associer l'ensemble du territoire par une concertation publique préalable qui se déroule du 24 janvier au 8 mars 2019. Elle doit permettre à chacun de poser des questions, exprimer son avis, apporter sa contribution pour qu'un tel projet réponde aux attentes de ses futurs usagers.

Ce dossier de concertation présente une synthèse du projet et les modalités de la concertation à laquelle chacun est invité à participer.

**Christian MONTEIL**  
Président du Syndicat mixte FUNIFLAINE  
Président du Département



**Funiflaine**

1

**Un accès rapide  
et écologique  
au Grand Massif**

UN PROJET MULTI-PARTENARIAL, POUR ET AVEC LE TERRITOIRE

# Funiflaine, un accès rapide et écologique au Grand Massif

## UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE

**Le projet FUNIFLAINE** est un transport public par câble qui offrira une nouvelle vision d'accès à la montagne. Il répond à des ambitions environnementales, économiques et touristiques :

- Proposer un mode de transport pour tous les publics : habitants, professionnels, saisonniers, scolaires, touristes ou sportifs.
- Construire une alternative aux conditions actuelles de circulation par la route quelle que soit la météo, grâce à un mode de transport rapide et accessible à tous.
- Déployer une offre de mobilité écologique, tant pour les personnes que pour l'acheminement des biens (bagages, marchandises, déchets...) qui réduise les émissions des gaz à effet de serre sur le territoire.

**Le projet FUNIFLAINE** reliera la vallée de l'Arve, à partir de Magland, à la station de Flaine en moins de 20 minutes. Selon le modèle de l'ascenseur, le téléporté partira du point le plus bas pour aller au point le plus haut par le chemin le plus rapide.

Technologie de dernière génération et de grande capacité, pensé en adéquation avec la géographie locale, le projet FUNIFLAINE constituera un atout majeur pour l'économie de toute la vallée et pour les stations du Grand Massif.

**Le projet est piloté par le Syndicat mixte FUNIFLAINE.** Créé en juin 2016 pour en assurer la maîtrise d'ouvrage, il réunit :

- le Conseil départemental de la Haute-Savoie,
- la Communauté de communes Cluses, Arve & Montagnes,
- la Commune d'Arâches-la-Frasse,
- la Commune de Magland.

**Le Syndicat mixte** démontre une forte volonté d'associer le public à la réalisation de ce projet. Il souhaite répondre aux attentes qui pourront s'exprimer et faciliter l'intégration de ce nouveau mode de transport dans le territoire. Pour ce faire, dans la concertation qui s'engage, le Syndicat s'attachera à informer par divers moyens et à donner la parole aux acteurs et aux habitants (cf. les modalités de la concertation en page ci-après).

## POURQUOI LE CÂBLE ?

Ce mode de transport répond aux objectifs du projet :

- peu polluant, sans émission de CO2 et respectueux de l'environnement,
- sûr,
- fiable,
- nombre élevé de voyageurs transportés,
- emprise au sol très réduite.



## LE PROJET FUNIFLAINE INSCRIT AU CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION

Depuis le Grenelle de l'Environnement, l'**Etat** encourage le transport par câble\* d'une part, et d'autre part, les innovations technologiques réduisant la pollution par les véhicules.

De son côté, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** mène une politique volontariste de transport public de manière à minimiser les impacts des déplacements et du système de transport sur l'environnement, la santé et le cadre de vie des riverains. Chef de file de l'intermodalité (en application de la loi MAPTAM du 27/01/2014), elle mise sur les modes alternatifs à la route, que ce soit pour les personnes et les marchandises, en facilitant par là même l'accessibilité à l'emploi pour les personnes non motorisées. La Région soutient plusieurs projets d'ascenseurs valléens dans les Alpes du Nord.

Pour le **Département de la Haute-Savoie**, également engagé dans le contrat de plan Etat-Région, rééquilibrer les modes de déplacements au profit des transports collectifs et doux, est une nécessité impérieuse pour lutter contre la pollution de l'air et prévenir les effets du réchauffement climatique. Son approche globale de la mobilité à l'échelle du territoire le conduit naturellement à encourager les modes alternatifs à la voiture.

\* Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement - n°2009-967 du 3 août 2009

L'objectif général et partagé de développement des modes de transport les moins polluants a donc prévalu à l'inscription du projet FUNIFLAINE au contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Ainsi le Département et la Région sont les deux premiers financeurs publics du projet (respectivement pour 20 et 25 millions d'euros). Pour compléter cette politique, des financements au titre du FEDER seront sollicités.

## DIALOGUER AVEC LES USAGERS : LA CONCERTATION EN PRATIQUE

**Vous êtes habitant,  
professionnel ou acteur ?  
Donnez votre avis !**



Le projet FUNIFLAINE, compte tenu de ses caractéristiques, est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale au titre des articles L122-1 et R122-1 du Code de l'Environnement. Dès lors et au regard de l'article L. 121-15-1, 2°, de ce même Code de l'Environnement, il a été décidé de répondre aux attentes du public sur le renforcement de sa participation dans l'élaboration des projets soumis à évaluation environnementale. A cette fin, une concertation préalable à la réalisation du projet entrepris a été volontairement organisée.

**La concertation autour du projet FUNIFLAINE se déroule du 24 janvier au 8 mars 2019, soit 43 jours consécutifs.** Pour favoriser les échanges et participer activement à cette démarche collaborative, différents moyens d'information et d'expression, sont mis à disposition du public (art.121-16 du Code de l'environnement) :

- le présent dossier de concertation,
- trois réunions publiques à Magland le 4 février, Arâches-la-Frasse le 11 février et Flaine le 18 février 2019,
- deux ateliers de concertation avec les habitants et les acteurs locaux sur les thèmes de l'accessibilité et des usages professionnels les 5 et 6 mars (voir lieux et horaires sur [www.funiflaine.fr](http://www.funiflaine.fr)),
- une exposition et un registre d'expression dans les mairies de Magland et Arâches-la-Frasse et à l'office de tourisme de Flaine,
- un site internet [www.funiflaine.fr](http://www.funiflaine.fr) et son formulaire pour recueillir les avis et contributions de chacun,
- une adresse électronique : [funiflaine@hautesa-voie.fr](mailto:funiflaine@hautesa-voie.fr).

**Un bilan sera établi à l'issue de la concertation** et partagé avec le public notamment sur le site internet du projet et dans la presse.

## UN PROJET MULTI-PARTENARIAL

Le projet **FUNIFLAINE** bénéficie de l'engagement de plusieurs partenaires publics partageant leur volonté de mettre en œuvre cet équipement qui contribuera au développement du Grand Massif et de la vallée de l'Arve :

- le Département de la Haute-Savoie\*,
- la Région Auvergne - Rhône-Alpes,
- l'Etat,
- la Communauté de communes Cluses, Arve & Montagnes\*,
- les Communes d'Arâches-la-Frasse et de Magland\*



\*Membres du Syndicat mixte Funiflaine.

## CALENDRIER DE LA CONCERTATION

### 24 JANVIER OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Ouverture officielle de la concertation avec une conférence de presse, l'ouverture du site internet (funiflaine.fr), la mise en place d'une exposition et de registres dans les deux mairies et à l'office de tourisme de Flaine.

### 4 FÉVRIER

1<sup>ère</sup> réunion publique à 18h00 à Magland (salle du Dojo).

### 11 FÉVRIER

2<sup>e</sup> réunion publique à 18h00 à Arâches-la-Frasse - Les Carroz (salle du Mont Favv).

### 18 FÉVRIER

3<sup>e</sup> réunion publique à 18h00 à Flaine (auditorium).

### 5 ET 6 MARS

2 ateliers de travail portant sur les usages et l'accessibilité du téléporté avec les habitants et les professionnels.  
(voir lieux et horaires sur [www.funiflaine.fr](http://www.funiflaine.fr))

### 8 MARS CLÔTURE DE LA CONCERTATION

### AVRIL/MAI BILAN DE LA CONCERTATION

Publication sur le site internet du projet.



©OT Flaine-Monica Dalmaso

# Funiflaine

2

Une offre de **mobilité**  
**écologique et performante**  
en toutes saisons

Exemple d'équipement : le téléphérique Olympique à Val d'Isère © ERIC

DE LA VOITURE AU FUNIFLAINE : UN MOYEN DE PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

## UN SITE TOURISTIQUE D'ENVERGURE

### FLAINE, C'EST :

**Un site composé de 4 balcons, s'échelonnant de 1 580 à 1 800 mètres d'altitude :**

- Flaine Front de Neige,
- Flaine Forum,
- Flaine Forêt,
- Flaine Les Gérats avec le Hameau de Flaine.

**L'une des cinq stations du Grand Massif**, qui est le 5e plus grand domaine skiable relié "skis aux pieds" de France, regroupant également les stations de Morillon, Les Carroz, Samoëns et Sixt-Fer-à-Cheval.

### Un site touristique d'envergure :

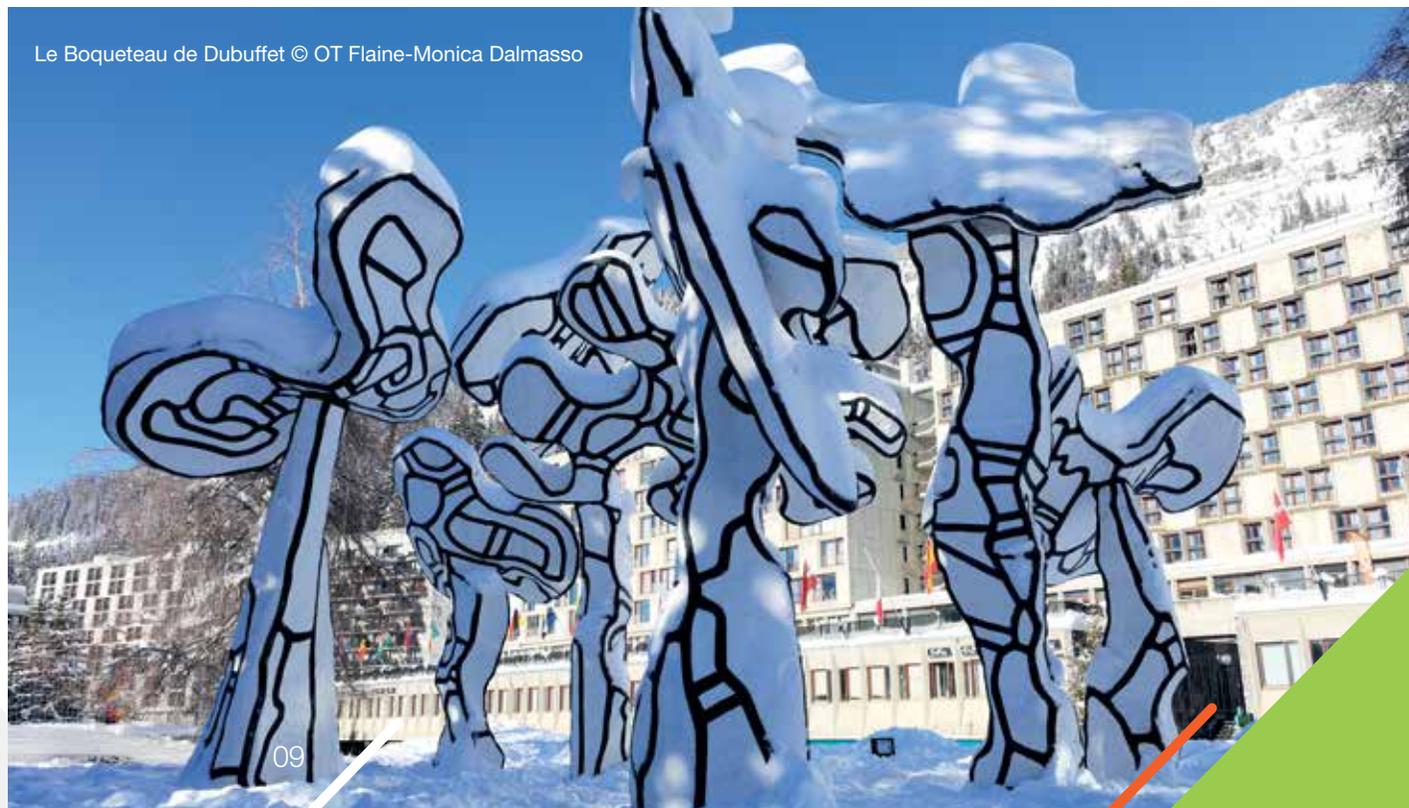
- un ensemble architectural remarquable, avec la contribution de l'architecte Marcel Breuer,
- une programmation culturelle riche,
- 665 500 nuitées en 2018,
- 12 mètres de neige cumulés à 2 500 mètres l'hiver 2017/2018.

### 2019 : FLAINE FÊTE SES CINQUANTE ANS

#### Les étapes-clefs du développement de Flaine :

- 1953-1963 : découverte du site de Flaine et premières réflexions sur un projet de station par MM. Boissonnas et Chervaz,
- 1963-1969 : premières constructions et mise en service du téléphérique. Inauguration le 17 janvier 1969,
- 1972-1990 : constructions successives des stations Flaine Front de Neige – Flaine-Forêt et du Hameau de Flaine,
- Depuis 2007 : développement dynamique du site (hébergements, commerces et services, équipements et aménagements urbains),
- 2008 : Flaine reçoit le label du Patrimoine du 20<sup>e</sup> siècle,
- 2018-2019 : Flaine fête son 50<sup>e</sup> anniversaire.

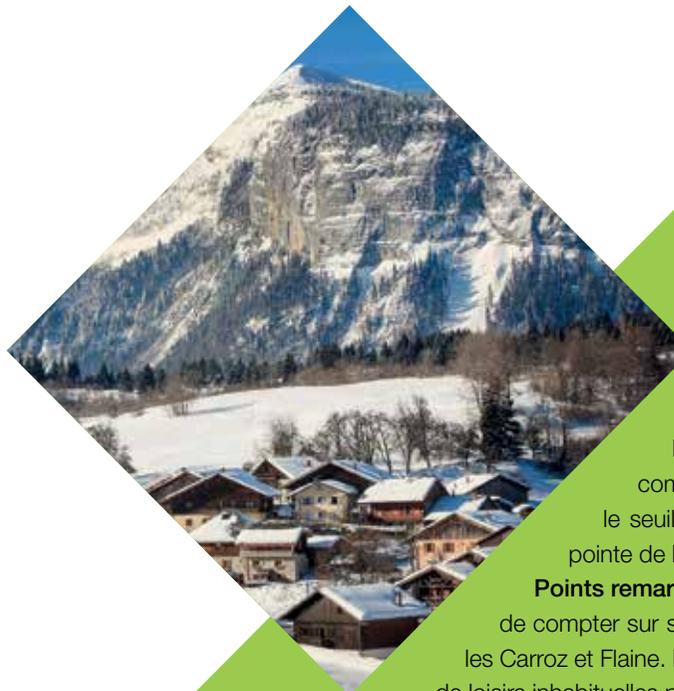
Le Boqueteau de Dubuffet © OT Flaine-Monica Dalmasso



## MAGLAND ET ARÂCHES-LA-FRASSE : DEUX COMMUNES POUR UNE STATION DE SKI

**L'histoire de Flaine est intimement liée à celle de ses deux communes d'appartenance, Magland et Arâches-la-Frasse :**

- Lors de la construction de Flaine, Magland a hébergé l'usine de fabrication des matériaux et le téléphérique qui permettait de les acheminer. Le projet FUNIFLAINE s'inscrit dans la lignée de ce téléphérique historique pour promouvoir des déplacements plus aisés et fiabilisés.
- La commune Arâches-la-Frasse offre la plus grande capacité d'hébergement de la station. La route d'accès à Flaine se situe également dans cette commune.



## ARÂCHES-LA-FRASSE

**Population :** 2 000 habitants

**Superficie :** plus de 37 km<sup>2</sup>

**Situation :** au-dessus de la vallée de l'Arve, en plein cœur du Grand Massif. Née en 1973 de la fusion entre les villages d'Arâches et de la Frasse, la commune déroule ses paysages depuis le seuil de la montagne de Chevrans jusqu'à la pointe de l'Arbaron.

**Points remarquables :** Arâches-la-Frasse a la chance de compter sur son territoire deux stations de montagne, les Carroz et Flaine. Elle dispose donc de structures d'accueil de loisirs inhabituelles pour une commune de cette importance.

## MAGLAND

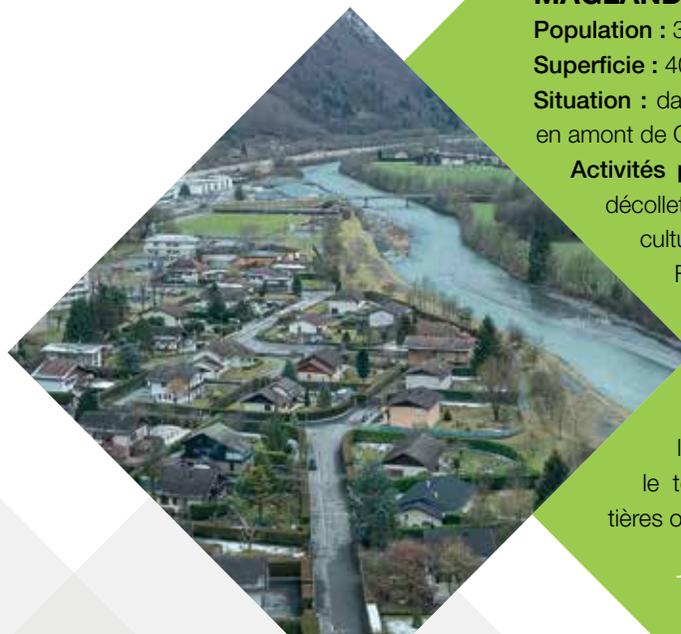
**Population :** 3 325 habitants

**Superficie :** 40,32 km<sup>2</sup>

**Situation :** dans la moyenne Vallée de l'Arve en amont de Cluses.

**Activités principales :** industrie (dont le décolletage et le travail du bois), agriculture, tourisme avec la station de Flaine et une forêt de 1800 hectares.

**Points remarquables :** un riche patrimoine naturel, comprenant notamment le désert de Platé accessible par le téléphérique des Grandes Platières ou les Grottes de Balme.





## DES CONDITIONS ACTUELLES DE DÉPLACEMENT PÉNALISANTES POUR TOUS LES USAGERS

**En hiver, pour parcourir les 25 km qui relient Magland à Flaine, l'automobiliste met entre 45 et 60 minutes, selon les conditions climatiques et le trafic.**

Source de stress pour tous les usagers et présentant des risques d'accidents, cette situation est préjudiciable au bon fonctionnement de la station et à l'attractivité du Grand Massif en général. En outre, elle entraîne des émissions de gaz à effet de serre très importantes en regard des distances à parcourir. Par ailleurs, en période d'affluence, les difficultés de circulation contraignent aussi fortement la logistique et le transport des blessés.

**Au Col de Pierre Carrée, le trafic\* atteint en saison hivernale :**

- 3 000 véhicules/jour les dimanches
- 7 000 véhicules/jour les samedis (jour de rotation des locations à la semaine)
- les flux de marchandises représentent environ 30 véhicules/ jour ouvrable pour la station (50 % de camions et 50 % de fourgonnettes).

\* Etude CITEC / oct. 2018

**Dans ce contexte de trafic très engorgé** particulièrement en hiver, pouvoir disposer d'une alternative performante depuis la vallée par un téléporté, peu sensible aux aléas météo, constitue un atout majeur.



Vue sur le Col de Pierre Carrée © OTFlaine-M.Dalmasso

## UNE TECHNOLOGIE PERFORMANTE

Le système technologique choisi (3S) est celui d'un téléporté composé d'un câble tracteur et de deux câbles porteurs. Le câble tracteur qui entraîne les véhicules tourne toujours dans le même sens et les véhicules sont équipés d'attaches débrayables pour contourner la station à vitesse réduite.

Grâce à la fréquence de passage des cabines en station, ce téléporté 3S permet une grande flexibilité d'exploitation. Il peut comporter un véhicule dédié au transport de fret et dispose d'une grande aisance de manutention.

### Cette technologie de dernière génération

est en service à Val d'Isère (téléphérique de l'Olympique) et Avoriaz (Prodains Express). Des réalisations d'envergure dans des contextes plus urbains s'illustrent par ailleurs à Coblenze (Allemagne) ou Bolzano (Italie).

Le choix du matériel utilisé pour le projet FUNIFLAINE sera défini en lien avec l'exploitant, choisi par le Syndicat mixte FUNIFLAINE, à l'issue d'une mise en concurrence organisée dans le cadre d'une concession.



Exemple d'équipement :  
le téléphérique Olympique à Val d'Isère (c) ERIC

## EN BREF

### AVANTAGES DE LA TECHNOLOGIE CHOISIE

- Grandes portées sans pylônes (soit peu de pylônes sur le tracé)
- Faible consommation énergétique (énergie verte) et vitesse élevée en ligne (près de 6 m/s)
- Confort du transport avec des cabines adaptées pour l'accueil des valises, poussettes ou matériel de sport (skis, vélos, etc.)
- Stabilité et forte résistance aux vents
- Débits importants, jusqu'à 4 000 personnes transportées par heure
- Flexibilité d'exploitation grâce à la fréquence des passages en station
- Possibilité de transport de fret





**Le projet FUNIFLAINE est une excellente solution pour passer de la voiture au transport en commun.** Il va entraîner des changements importants dans les déplacements, en réduisant significativement le trafic routier, particulièrement important lors des saisons touristiques - jusqu'à 7000 voitures\* ont été recensées en une journée sur la route allant à Flaine.

Véritable outil au service de la préservation de l'environnement, le projet s'inscrit par ailleurs dans une démarche intermodale forte au niveau de la vallée. Elle vise à assurer un lien facile avec le transport ferroviaire (Léman Express, voire TGV neige) et encourager les déplacements combinés vertueux, à partir d'une offre adaptée selon les provenances et destinations. Celle-ci pourra aller jusqu'à inclure un acheminement des bagages jusqu'aux lieux d'hébergement.

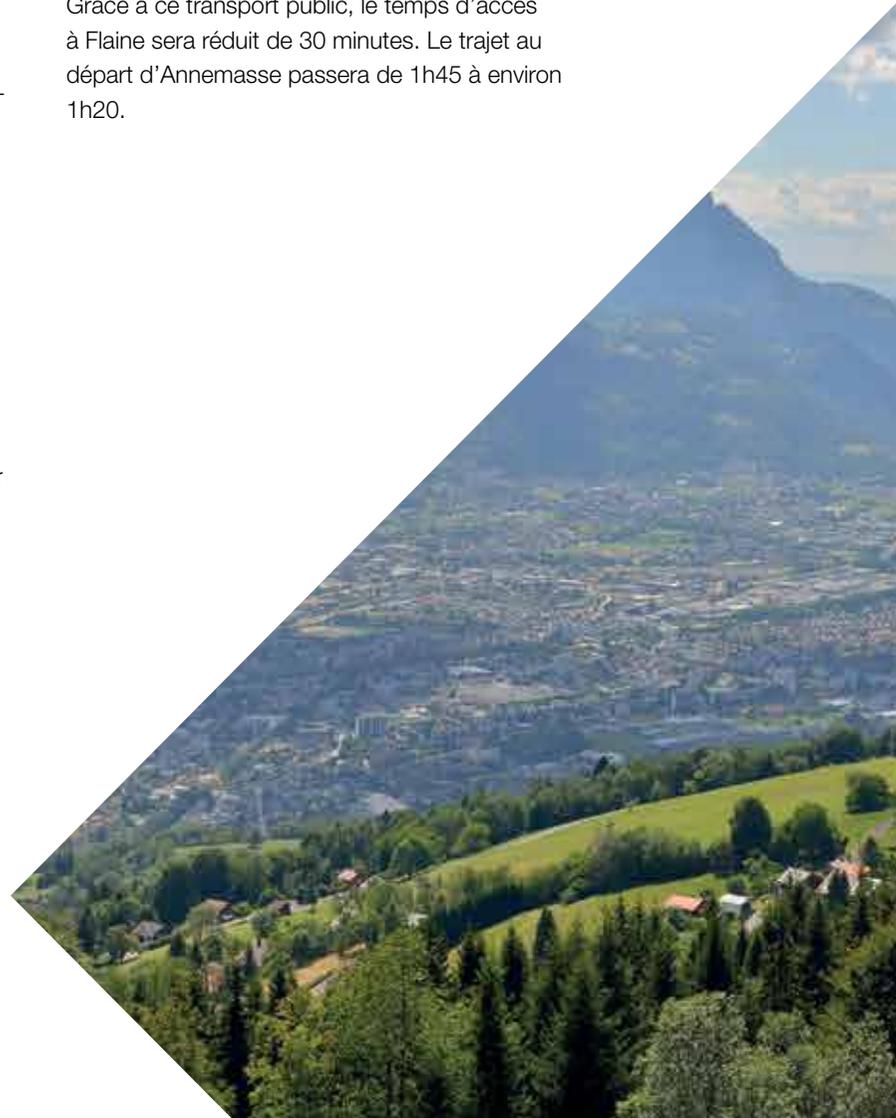
\* Source : CD74 – comptage départemental 2017.

## UN ÉQUIPEMENT ADAPTÉ À TOUS LES USAGES

**Cet ascenseur valléen présente différents avantages, pour plusieurs usages. Le téléporté offre aux :**

- **habitants** de la vallée et les résidents de Flaine (adultes et enfants) : des conditions de déplacement confortables, en toute sécurité, et rapides (car indépendantes des aléas de la météo),
- **professionnels** : la possibilité de transporter tous types de biens et de marchandises pour approvisionner les commerces, les différents types d'hébergement et les résidents, de manière efficace et fiable, sans subir les aléas de la météo,
- **saisonniers** : un mode de transport journalier rapide qui réduira les temps de transport,
- **touristes et skieurs journaliers** : un atout pour organiser la journée de manière optimale, sans perte de temps de transport,
- **collégiens et lycéens** : une opportunité pour pratiquer plus facilement des activités de montagne,
- **chasseurs alpins du 27<sup>e</sup> bataillon**, basés au Col de Pierre Carrée : une solution simple et écologique de transport,
- **services de secours** : faciliter le rapatriement des blessés et les évacuations sanitaires, selon un temps déplacement optimisé.

**Le projet FUNIFLAINE va attirer une clientèle nouvelle** venant en particulier du bassin genevois, intéressée par un accès rapide au Grand Massif et les facilités de déplacement par le train. Le public des jeunes est particulièrement visé. Grâce à ce transport public, le temps d'accès à Flaine sera réduit de 30 minutes. Le trajet au départ d'Annemasse passera de 1h45 à environ 1h20.





@franck\_Charton



Vue sur la vallée de l'Arve © Charles SAVOURET

## FUNIFLAINE EN COHÉRENCE AVEC LES MESURES DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DANS LA VALLÉE DE L'ARVE

Prévu par le Code de l'environnement, le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) constitue un outil de planification important pour la lutte contre la pollution atmosphérique et le cadre de vie des habitants.

Le PPA de la vallée de l'Arve, approuvé par arrêté préfectoral le 16 février 2012, actuellement en cours de révision, prescrit différentes mesures pour réduire les émissions du secteur des transports dont :

- **la réduction des émissions des transports liés à l'activité touristique**, en favorisant l'utilisation des transports en commun par les touristes via l'amélioration des conditions de desserte et le développement des offres combinées transport/logements/forfaits.
- **la réduction des émissions des transports locaux** en limitant le recours à la voiture et en améliorant l'offre de transport en commun.

Le projet FUNIFLAINE répond à ces deux objectifs.



# Funiflaine

3

Le tracé optimal  
pour accéder  
au Grand Massif

CONJUGUER RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET ATTRACTIVITÉ DU GRAND MASSIF

## LES OBJECTIFS DU TRACÉ

### Comment relier la vallée à Flaine avec un transport sécurisé, fiable, rapide, accessible à tous et au moindre coût ?

Cette question a guidé le Syndicat mixte Funiflaine dans sa recherche du meilleur tracé possible. La réflexion du Syndicat s'est articulée autour de plusieurs objectifs :

- Réaliser un ascenseur valléen performant qui facilite l'accès au Grand Massif.
- Construire à Magland une gare intermodale accessible aux différents moyens de transport.
- Faciliter l'accès à l'habitat et aux espaces autour du Col de Pierre Carrée et aux activités existantes.
- Sécuriser l'exploitation du domaine skiable du Grand Massif, avec un mode d'évacuation rapide et fiable en cas de crise majeure.
- Articuler le nouveau mode de transport aux équipements déjà en place à Flaine et permettre de nouvelles liaisons dans la station.
- Respecter l'environnement naturel et limiter les impacts pour les riverains, notamment en matière de bruit et de survol.
- Proposer un mode de déplacement financièrement accessible à tous et optimisé pour d'autres usages (transport des biens, marchandises ou déchets).

## LE DÉPART DEPUIS BELLEGARDE : SECURITÉ D'AMÉNAGEMENT ET FACILITÉ DE LIAISON

### DES CONTRAINTES FORTES AUTOUR DE LA GARE DE MAGLAND

**Au début de la réflexion**, la localisation de la station de départ de FUNIFLAINE était envisagée autour de la gare de Magland pour faciliter l'accès des usagers venant par le train ou en voiture. Toutefois, les études ont démontré que ce site était inapproprié pour les aménagements à réaliser. Le site de la gare est en effet situé dans une zone soumise au risque inondation au titre du Plan de prévention du risque inondation (PPRI). Ceci proscrit la réalisation de l'ensemble des infrastructures nécessaires au projet compte tenu de ces fortes contraintes. De plus, trois bâtiments devaient être survolés ou étaient dans le corridor de passage des cabines. Par manque de place pour réaliser la station dans de bonnes conditions de sécurité, cette solution a dû être écartée.

### BELLEGARDE, LE SITE OPTIMAL POUR LA STATION DE DÉPART

Les études plus récentes ont préconisé le choix du site de Bellegarde, situé à Magland, à environ 600 mètres de la gare, pour y réaliser la station de départ. Ce site réunit toutes les conditions d'aménagement et d'accès par les différents moyens de transport. Le déplacement de la gare de Magland vers le site de Bellegarde, un

moment envisagé, a été abandonné compte tenu de son coût et de l'horizon incertain de sa réalisation.

Différentes possibilités ont été étudiées pour faciliter le transfert des voyageurs et des skieurs de la gare de Magland à la station de départ :

- une liaison par navette bus, par la route départementale,
- une liaison par trottoir roulant,
- une navette autonome (soit un véhicule automatique sur une voie dédiée),
- une liaison par télécabines,
- un cheminement à pied par la voie verte actuelle le long du talus ferroviaire.

## EN BREF

### EN CONCLUSION, LES ÉTUDES TECHNIQUES ONT PLAIDÉ POUR :

- l'amélioration du cheminement piéton pour les randonneurs en période estivale,
- la mise en place de navettes bus calibrées selon les besoins.

En tout état de cause et au cours de la concertation, un atelier thématique portant sur l'accessibilité au téléporté en amont et en aval du projet entrepris sera organisé où ces questions pourront être plus librement abordées.



## LES AMÉNAGEMENTS, POUR FAVORISER L'INTERMODALITÉ

### La future station de départ du projet

**FUNIFLAINE** s'appuiera sur un programme complet d'aménagements conçu pour faciliter l'accès des différents modes de transport et les liaisons entre eux, ainsi que l'acheminement des biens, marchandises et déchets. Sont à l'étude :

- les aménagements dédiés aux modes doux de déplacement (piétons, vélos,...),
- un parking en silo (500 places) et sous la plateforme (300 places),
- l'accès des véhicules par la rue Gravin,
- des quais ou une gare routière pour les autocars et les bus,
- des services d'accueil du public aux abords de la station.

Le trafic routier depuis Cluses induit par le projet Funiflaine sera orienté, si besoin, vers l'avenue du Val d'Arve pour réguler le passage des véhicules dans Magland.



Schéma d'aménagement du site de Bellegarde autour du projet de station de départ du FUNIFLAINE © CITEC

## LE TRACÉ PROPOSÉ PAR LE SYNDICAT MIXTE FUNIFLAINE

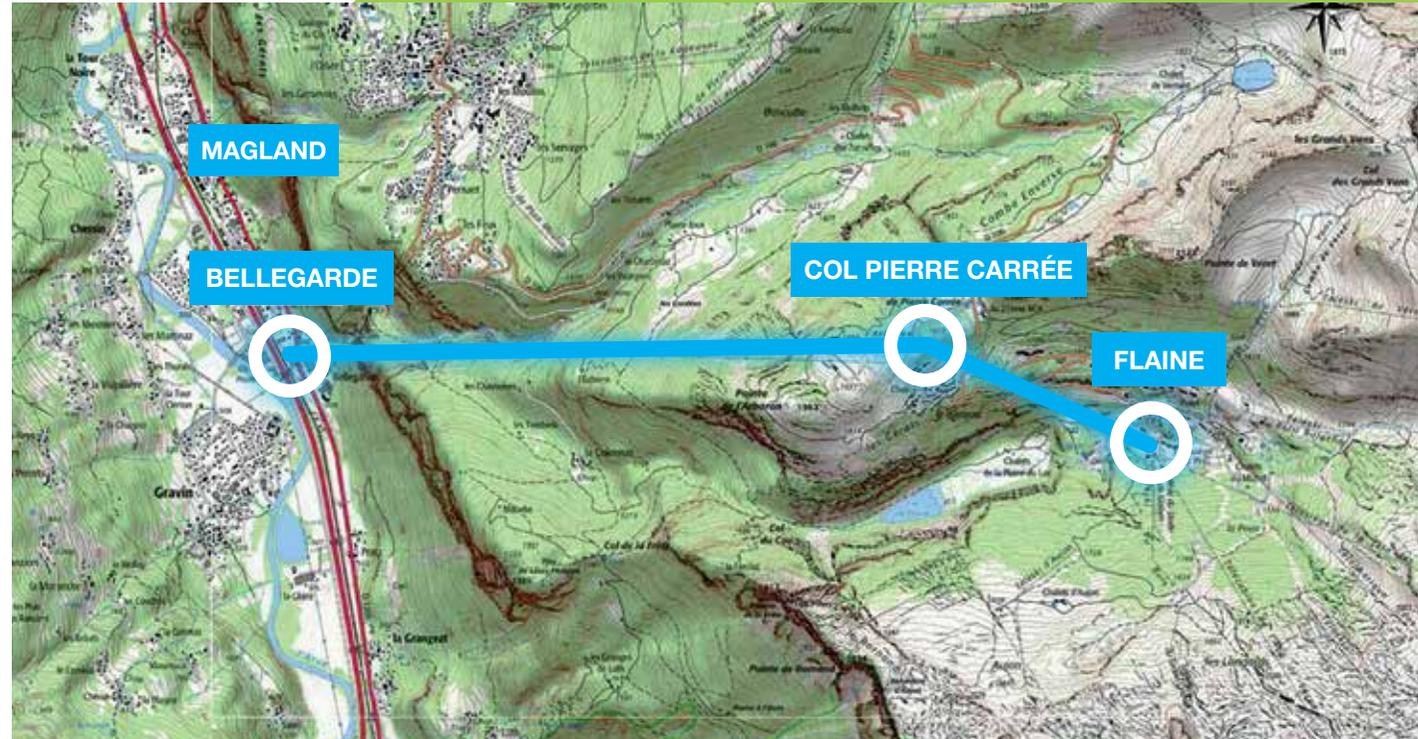
### UN TRACÉ SECURISÉ, RAPIDE ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Relier de manière rapide la station de départ, de Bellegarde, à Flaine, suivant le principe d'un ascenseur qui part du point le plus bas pour arriver au point le plus haut : tel est l'objectif général du projet.

#### La création d'une gare intermédiaire au Col de Pierre Carrée visera à :

- permettre aux habitants du Hameau de Flaine, situé en contrebas, d'accéder au site et de rejoindre les stations de Flaine,
- élargir l'offre de desserte,
- proposer une sortie de ski supplémentaire pour la station de Flaine, en plus du télésiège des Grands Vents,
- offrir aux touristes un nouveau point d'entrée dans le Grand Massif depuis un site remarquable,
- éviter la construction de remontées mécaniques, induisant de nombreux pylônes, entre la gare de Pierre Carrée et la station de Flaine,
- proposer une solution de transport écologique au 27<sup>e</sup> bataillon de chasseurs alpins situé au Col,

**Le tracé implique cependant d'éviter tout croisement avec la ligne électrique** située entre Bellegarde et Pierre Carrée. Il sera donc nécessaire de démonter la ligne électrique



existante, de construire un nouveau tronçon de Bellegarde à Arâches-la-Frasse, puis d'enfourer la ligne jusqu'à Flaine en suivant la route départementale. Une étude technique conduite par la société ENEDIS a montré la faisabilité d'un tel aménagement.

## EN BREF

### TRAJET MAGLAND - STATION (en haute saison)

- Avant le FUNIFLAINE : 45 mn
- Avec le FUNIFLAINE : 14 mn : Pierre Carrée  
19 mn : cœur de station

## LES + DU TRACÉ BELLEGARDE-PIERRE CARRÉE-FLAINE :

- Liaison rapide et directe à Flaine en 19 minutes.
- Un accès rapproché à la gare de Pierre Carrée pour les habitants du Hameau de Flaine.
- La desserte du site de Pierre Carrée pour être un nouveau point d'entrée sur le domaine skiable du Grand Massif.
- La possibilité d'évacuer beaucoup plus facilement que par la route, la station de Flaine et plus largement le domaine skiable, depuis Pierre Carrée, en cas de crise majeure.
- Un investissement conforme et soutenu par le contrat de plan Etat-Région 2015-2020.
- L'accord de tous les partenaires publics associés au projet.
- L'enfouissement en quasi-totalité de la ligne électrique grâce à la solution technique proposée par Enedis.
- Les possibilités de rapatriement sanitaire.
- La desserte du 27e bataillon de chasseurs alpins.
- Une diminution considérable du nombre de navettes dans la station de Flaine.

### UNE ARRIVÉE AU CŒUR DE LA STATION

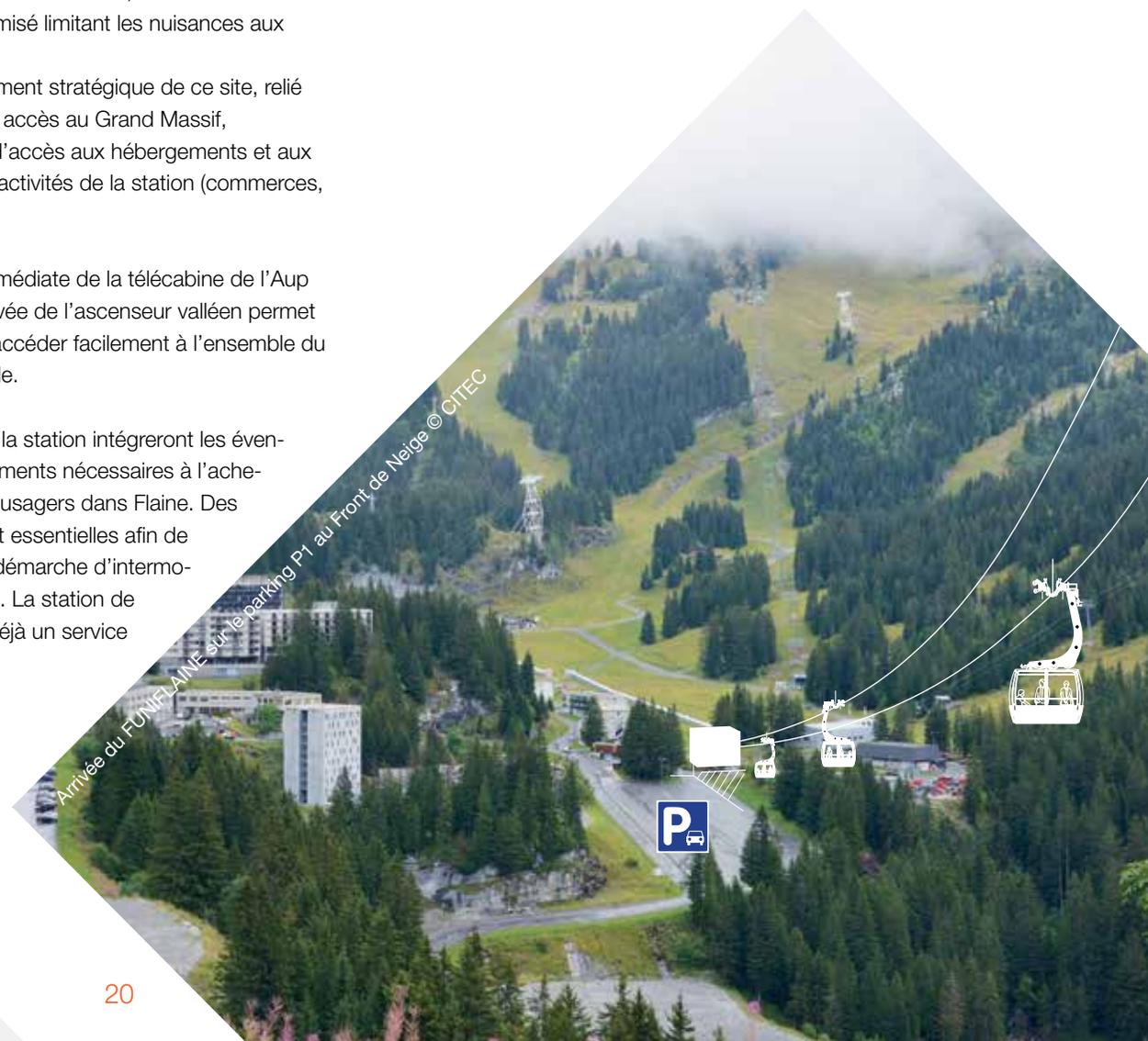
**Le choix de construire la gare d'arrivée au parking P1** situé au Front de Neige s'impose tout naturellement du fait :

- des disponibilités du foncier et des potentialités d'aménagement de ce site,
- du tracé optimisé limitant les nuisances aux riverains,
- de l'emplacement stratégique de ce site, relié aux multiples accès au Grand Massif,
- des facilités d'accès aux hébergements et aux nombreuses activités de la station (commerces, services...).

A proximité immédiate de la télécabine de l'Aup de Véran, l'arrivée de l'ascenseur valléen permet aux skieurs d'accéder facilement à l'ensemble du domaine skiable.

Les abords de la station intégreront les éventuels aménagements nécessaires à l'acheminement des usagers dans Flaine. Des navettes seront essentielles afin de rester dans la démarche d'intermodalité du projet. La station de Flaine offrant déjà un service de ce type,

il pourrait s'agir, par exemple, de simplement adapter les itinéraires, fréquences et horaires de passages à ceux du Funiflaine permettant ainsi de limiter les coûts.



## 5,5 KILOMÈTRES EN 19 MINUTES

**Le tracé retenu Bellegarde-Pierre Carrée-Flaine présente les caractéristiques suivantes :**

**Longueur totale : 5,5 km**

- Bellegarde > Pierre Carrée : 4,1 km
- Pierre Carrée > Flaine : 1,4 km

**Dénivellation positive + 1 360 m**  
(Bellegarde à Pierre Carrée)

**Dénivellation négative - 295 m**  
(Pierre Carrée à Flaine)

**Nombre de stations : 3**

**Nombre de cabines : 40**

**Capacité d'une cabine : 35 personnes**

**Vitesse : 6 mètres / seconde**

**Temps de parcours (minutes) :**

- Bellegarde > Flaine : 19 min.
- Bellegarde > Pierre Carrée : 14 min.
- Pierre Carrée > Flaine : 5 min.

**Nombre de personnes transportées  
(par heure) : jusqu'à 5 000**

### UN AMÉNAGEMENT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

**Les dernières études ont permis d'identifier les enjeux environnementaux majeurs attachés au secteur qui peuvent être recensés selon la carte page suivante :**

- Trois zones humides et en particulier Les Tourbières de l'Arbaron.
- Deux ZNIEFF de type 1 (Les Tourbières de l'Arbaron et Le Versant Rocheux en rive droite de l'Arve, de Balme à la Tête Louis Philippe).
- Deux ZNIEFF de type 2 (Le Haut Faucigny et l'ensemble fonctionnel de la rivière de l'Arve et de ses annexes).
- Un site inscrit (Désert de Platé, Col d'Anterne et Haute Vallée du Giffre).
- Deux axes faunistiques.

**Il est principalement pressenti que :**

- Un axe faunistique soit concerné par le tracé optimal.
- Une partie de la zone humide «Les Tourbières de l'Arbaron» soit concernée par l'installation de la gare au col de Pierre Carrée.

**Les différentes mesures à mettre en œuvre**

Ces mesures visent à préserver l'environnement autour du téléphérique et plus singulièrement de protéger la faune et la flore et limiter les impacts de l'aménagement sur le site naturel. Pour éviter les impacts, les réduire ou les compenser, elles comprendront :

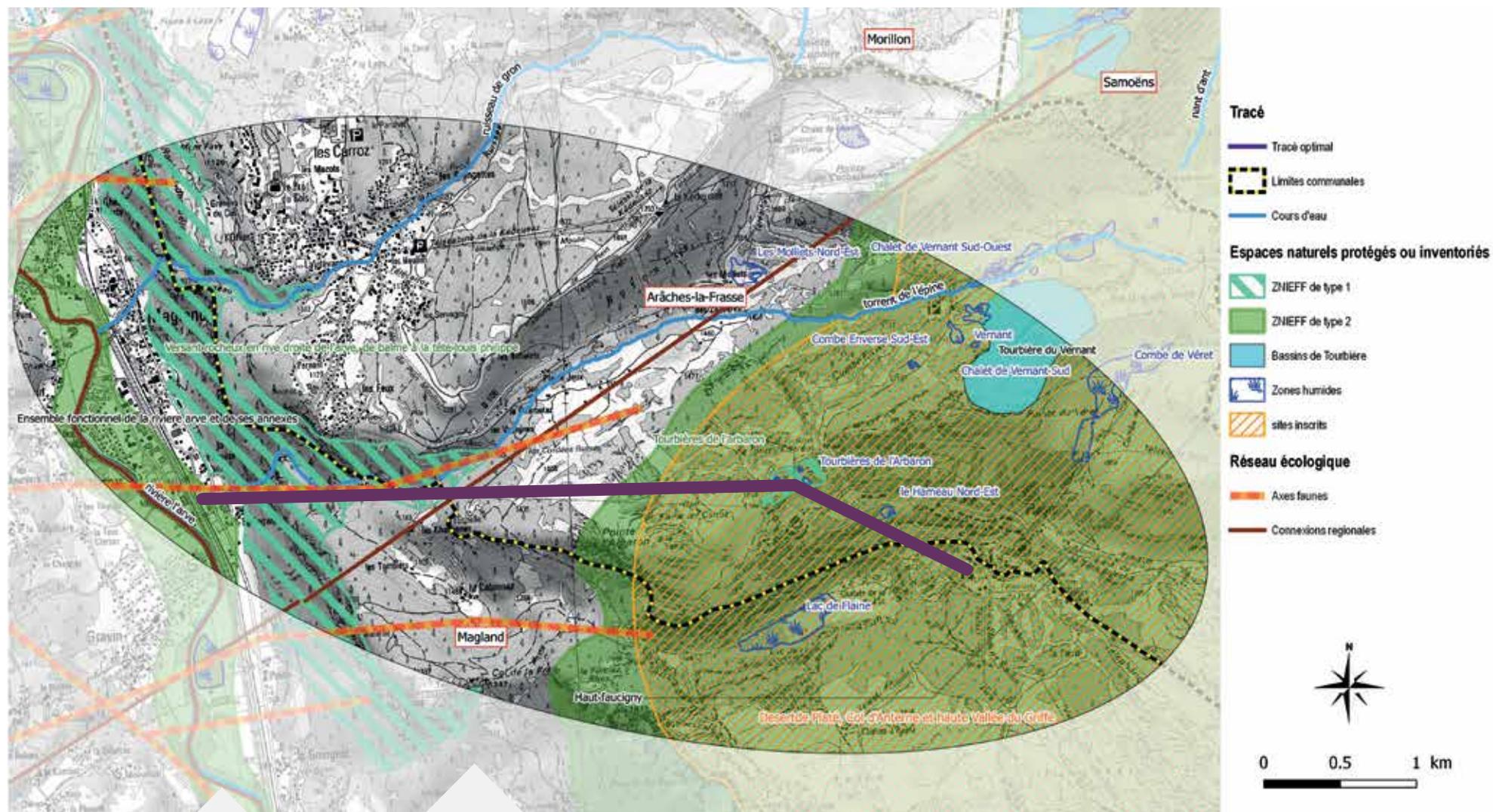
- Un aménagement paysager conséquent permettant de bien intégrer les trois gares et les pylônes.
- Une prise en compte des espèces végétales protégées

- dans les emprises travaux (gares et pylônes).
- Une adaptation de la localisation de la gare de Pierre Carrée, afin de minimiser l'impact sur une zone humide répertoriée.
- Un maintien dans la mesure du possible des structures existantes (gîtes, zones de chasse).
- Un calendrier des travaux adapté afin, par exemple, de limiter l'impact des rotations en hélicoptère lors des périodes de nidification de l'avifaune.
- Un défrichage, réalisé de préférence entre septembre et novembre, en logique avec le cycle de vie de la flore et de la faune.
- Un dispositif éventuel de visualisation des câbles pour l'avifaune, compte tenu de la présence identifiée d'espèces à enjeux
- Un référent environnemental présent tout au long des travaux pour veiller aux engagements du maître d'ouvrage en matière d'environnement.
- Un suivi écologique (en particulier espèces invasives) en phase travaux et au-delà.

Le Syndicat mixte FUNIFLAINE rappelle que le projet est soumis - au regard des articles L. 122-1 et R. 122-1 du Code de l'environnement - à la réalisation d'une évaluation environnementale. Alors que le Syndicat mixte FUNIFLAINE s'engage à prendre les mesures nécessaires pour limiter ces incidences potentielles du projet sur l'environnement, ce sujet fera l'objet de plus amples développements dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation qui seront ultérieurement déposés (DUP notamment). Ils comprendront une évaluation environnementale, présentant l'ensemble des études et mesures nécessaires pour préserver de manière optimale la richesse environnementale du site.



## LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS



## LES AUTRES SCÉNARIOS

### LE SCÉNARIO SANS PROJET

L'absence de mise en œuvre du projet FUNIFLAINE aurait des conséquences importantes pour le territoire sur les plans urbain, économique et de la protection de l'air.

Tout d'abord, en ce qui concerne le plan urbain, si le projet ne devait pas se réaliser, la saturation du réseau routier et les conditions d'accès difficiles à Flaine perdureront.

Sur le plan économique, l'attractivité de la station de Flaine en serait affectée et la fréquentation pourrait diminuer.

Les conséquences socio-économiques pour la station seraient importantes. De plus, l'opportunité présentée par le Léman Express ne serait pas saisie et l'économie locale en serait impactée. Enfin la qualité de l'air s'aggraverait sensiblement et les objectifs du Plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve approuvé en 2012 de ne seraient pas respectés

### DES TRACÉS ÉTUDIÉS MAIS NON RETENUS

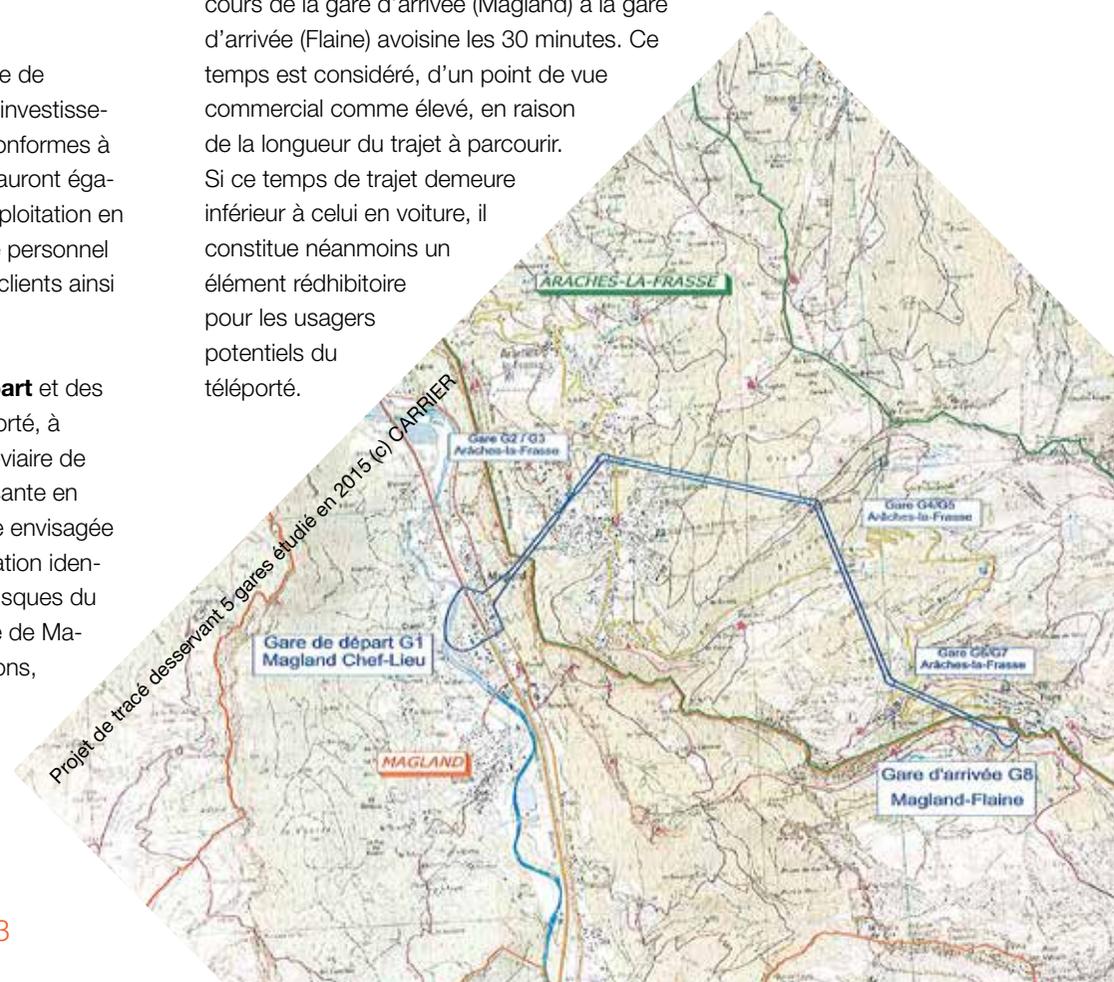
Le projet FUNIFLAINE a fait l'objet de différentes études de tracés. Peu convaincants ou difficilement réalisables pour des raisons techniques, financières ou du fait de leurs performances moindres au regard des temps de transport obtenus, ils rendent encore plus pertinent et confortent le choix du tracé préférentiel, proposé par le Syndicat mixte FUNIFLAINE.

### En 2015, un tracé desservant cinq sites : Magland - Carroz - Kédeuze - Pierre Carrée - Flaine

Ce tracé ne peut être retenu principalement pour des raisons de risques naturels et de longueur. Son coût, réévalué en 2018 à plus de 100 millions d'euros ne respecte pas le budget prévu au contrat de plan Etat-Région. Ces conclusions s'appuient sur les critères suivants :

- **Le critère économique** : le nombre de stations élevé (5) induit des coûts d'investissement initiaux très importants, non conformes à l'enveloppe du CPER. Ces 5 gares auront également un impact sur les coûts d'exploitation en raison de la présence nécessaire de personnel à chaque station pour l'accueil des clients ainsi que la maintenance.
- **La localisation de la gare de départ** et des infrastructures nécessaires au téléporté, à proximité immédiate de la gare ferroviaire de Magland, position pourtant intéressante en matière d'intermodalité, ne peut être envisagée compte-tenu du risque fort d'inondation identifié par le Plan de Prévention des Risques du 19 septembre 2016 de la commune de Magland. De plus, plusieurs constructions, situées dans le corridor de passage des cabines, sont directement exposées aux nuisances liées au survol.

- **Le critère environnemental** : les incidences pressenties de ce tracé sur la faune et la flore sont réelles. La longueur du tracé et le nombre important de stations impactent davantage l'existant ; l'insertion dans le tissu urbain des Carroz et de Magland est beaucoup plus complexe.
- **Le critère commercial** : le temps de parcours de la gare d'arrivée (Magland) à la gare d'arrivée (Flaine) avoisine les 30 minutes. Ce temps est considéré, d'un point de vue commercial comme élevé, en raison de la longueur du trajet à parcourir. Si ce temps de trajet demeure inférieur à celui en voiture, il constitue néanmoins un élément rédhibitoire pour les usagers potentiels du téléporté.





# Funiflaine

4

## Budget et financement du projet

DES FINANCEMENTS DES COLLECTIVITÉS, DE L'ETAT ET DE L'EUROPE

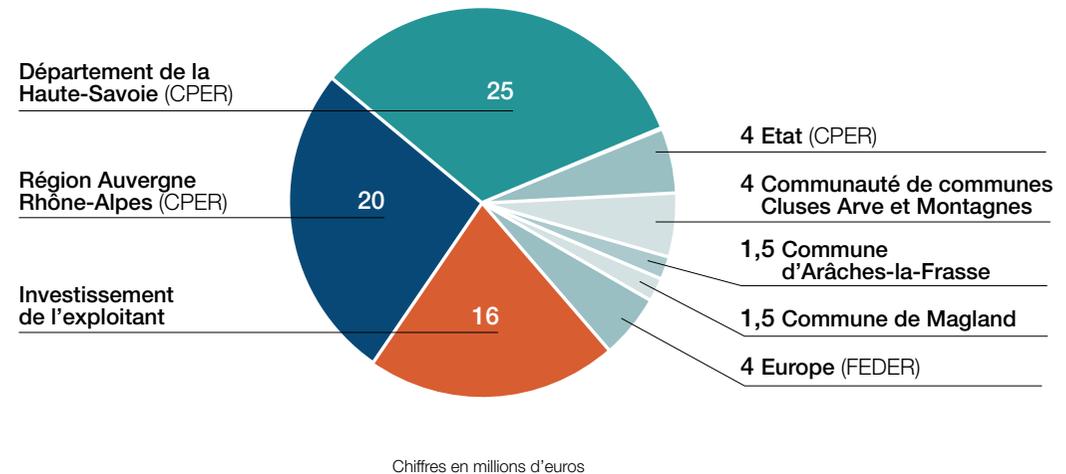
## LE DÉTAIL DES INVESTISSEMENTS

**Le projet FUNIFLAINE nécessitera un investissement global de 76 millions d'euros H.T. :**

Cette estimation se décompose de la manière suivante :

- Liaison téléportée - ascenseur valléen ..... **58**
- Matériel électromécanique
- Fondation des pylônes
- Construction et architecture des 3 stations :
  - Bellegarde
  - Pierre Carrée
  - Flaine
- Plateforme logistique ..... **1**
- Mise en souterrain de la ligne électrique ..... **2,5**
- Parkings (en surface et en structure) ..... **10**
- Aménagements et gare routière ..... **2,5**
- Etudes et maîtrise d'œuvre ..... **2**

## LE FINANCEMENT



## LE PORTAGE JURIDIQUE DE L'OPERATION

**La délégation de service public de type concessif** (avec travaux) est apparue comme la solution la plus adaptée.

Ainsi, rémunéré par l'exploitation des ouvrages, le concessionnaire sera chargé d'établir un service public de qualité, grâce à son savoir-faire et ses moyens financiers, humains et logistiques mis en

œuvre à ses frais. Ce montage conduira à lui faire supporter tout ou partie de :

- l'aléa économique, tenant à l'évolution de l'activité. Il sera responsable de l'exploitation du service, ainsi que de toutes les conséquences dommageables qui pourraient en résulter ;
- l'aléa financier dans la mesure où le concessionnaire devra assurer les investissements nécessaires à l'exploitation du service ;
- l'aléa technique tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service. A

cet égard, il sera responsable à la fois au niveau contractuel et réglementaire des travaux réalisés, de la qualité du service public et du bon fonctionnement des ouvrages ;

- les responsabilités liées à la maîtrise d'ouvrage des installations à construire ;
- la responsabilité des dommages causés tant aux usagers qu'aux tiers par le fonctionnement du service.



## Calendrier prévisionnel du projet

### 2019

- Concertation préalable avec le public
- Etudes préliminaires
- Consultation pour la recherche de concessionnaires

### 2020 – 2022

- Choix du concessionnaire
- Dossiers d'études d'impact et d'autorisation environnementale unique
- Enquête publique (2021)
- Travaux (2021)

### 2023

- Mise en service (décembre)



## VOTRE CONTRIBUTION POUR OPTIMISER LE PROJET

- Le choix du tracé comprenant trois gares – Bellegarde, Pierre Carrée (gare intermédiaire) et Flaine – trouve sa justification au vu de caractéristiques et bénéfices pratiques, économiques, touristiques et écologiques décrits dans ce dossier.
- Toutefois, certains aspects du projet doivent être approfondis pour répondre complètement aux attentes des usagers. La concertation préalable et volontaire autour du projet souhaitée par le Syndicat mixte FUNIFLAINE est là pour ouvrir la discussion avec tous et ainsi optimiser le projet.
- Dans le cadre du présent dispositif de concertation (voir page 6), deux ateliers sont organisés durant la concertation, sur les sujets suivants :
  - les possibilités d'accès et les services à apporter au public au niveau des gares de Bellegarde et de Flaine,
  - les usages et services que pourrait apporter le projet FUNIFLAINE aux différents usagers, particuliers comme professionnels concernés (hôtels, commerces, services, gestionnaire d'équipements...).



# Funiflaine

L'accès rapide et écologique  
au Grand Massif