

CONCERTATION FUNIFLAINE

L'avis de l'association Inspire - 5 mars 2019

La réalisation d'un ascenseur vallée, dont le but serait, à la fois de desservir un massif alpin et d'offrir aux habitants un service de transports en commun, serait un projet souhaitable et vertueux sur le plan écologique, économique et social en Haute-Savoie.

Un mode de transport pour tous les publics... touristiques !

Dès la 2e phrase du dossier il est énoncé que le projet Funiflaine consiste à "proposer un mode de transport pour tous les publics : habitants, professionnels, saisonniers, scolaires, touristes ou sportifs".

En réalité, le tracé proposé permettra une desserte liée uniquement au tourisme, avec une utilisation possible pour les travailleurs saisonniers de Flaine, les marchandises ou bagages pour la station de Flaine et l'acheminement de tous types de populations touristiques entre la vallée d e l'Arve et Flaine (vacanciers, visiteurs à la journée, scolaires et militaires). Le Funiflaine ne permettra pas aux habitants des Carroz ou d'Arâches d'utiliser ce moyen de transport pour descendre dans la vallée ou se rendre à Flaine.

L'aspect "transport en commun" du projet est réduit à sa plus simple expression et ne répond pas du tout à une demande, qui existe, en faveur de solutions de mobilité quotidienne entre le bas de la vallée de l'Arve et les villages qui la surplombent.

Des fonds publics pour réaliser un équipement touristique ?

Le financement de ce projet est majoritairement constitué de fonds publics provenant du Conseil départemental de la Haute-Savoie, de la Région et des collectivités locales. Or, sa destination est presque exclusivement liée à l'activité touristique de la station de Flaine. Des fonds publics d'une telle ampleur doivent-ils être consacrés au développement de l'attractivité touristique d'une seule station ? Il est fort probable que les habitants du département préféreraient que cet argent soit dirigé vers des aménagements ou des services de mobilité plus utiles pour les habitants de la Haute-Savoie.









Risque de fuite en avant pour les projets immobiliers en altitude

Le choix d'une station intermédiaire au Col de Pierre Carrée, au lieu d'un arrêt aux Carroz ou à Arâches est un aspect inquiétant. La pression foncière qui va en découler, conduira sans aucun doute à une avalanche future de projets immobiliers dans ce secteur situé à 1 800 m d'altitude. La construction de logements deviendra nécessaire pour l'équilibre économique du Funiflaine, dans son tracé actuel.

Le dossier est clair sur un point, il s'agit développer la station de Flaine. L'idée est régulièrement énoncée dans le dossier de concertation. Le Funiculaire sera "une nouvelle étape de l'histoire de Flaine et de son développement", qui permettra de "renforcer la dynamique de la station, d'attirer un large public et d'imaginer de nouveaux produits touristiques".

Le gros point noir : pas d'accès direct avec le ferroviaire

Le dossier met, à juste titre, en avant le service de train Léman Express, qui va se renforcer dès la fin 2019 et qui permettra enfin à la vallée d'être reliée à Genève, son aéroport et à la clientèle suisse de proximité, friande de transports ferroviaires. Or, et c'est là le plus grand défaut du projet proposé, la gare de départ du Funiflaine ne sera pas en correspondance directe avec le Léman Express. Les utilisateurs du ferroviaire devront prendre une navette ou marcher pendant 600 m, souvent chaussures de ski aux pieds, pour relier la gare SNCF de Magland à la gare de départ du Funiflaine.

Autant dire qu'il s'agit ici du détail qui tue dans l'œuf toute réalité de transport combiné rail / câble pour l'accès à Flaine. Bien peu d'usagers feront le choix d'une solution imposant autant de "ruptures de charge", handicapantes pour l'utilisation des transports collectifs.

L'accès en voiture privilégié

La raison énoncée pour l'implantation de la gare de départ du Funiflaine à 600 m de la gare SNCF est qu'il n'était pas possible de créer un parking autour de la gare existante de Magland. Les promoteurs du projet ont donc choisi de privilégier l'accès au Funiflaine en voiture, en plaçant sa gare de départ au centre d'un parking, plutôt que de privilégier l'accès par le train. Il est tout à fait envisageable de demander aux automobilistes de faire 600 m en navette ou à pied et de favoriser l'accès au Funiflaine par le train, solution de mobilité écologique. La gare du téléphérique pourrait être construite en dessus de la gare, en superposition, comme ceci est régulièrement pratiqué en Suisse.

Peu de réduction du trafic dans la vallée de l'Arve

Le dossier vante aussi la cohérence entre le projet de Funiflaine et le Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve. Sa réalisation permettra effectivement une réduction du trafic véhiculaire touristique, quelques mois par an. Le projet se prive pourtant de réelles possibilités d'amélioration des transports en commun dans la vallée, en n'étant en accès direct avec le ferroviaire et en ne desservant pas les villages des Carroz ou d'Arâches. Le projet n'a clairement pas été conçu dans l'objectif de permettre une diminution du trafic véhiculaire dans la vallée de l'Arve, puisque c'est la solution d'arrivée à Magland en voiture qui est privilégiée. Le trafic dans la vallée de l'Arve restera sans doute sensiblement le même, avec ou sans Funiflaine. Il risquera même d'être augmenté si la station de Flaine connait un important essor.

Oui à un Funiflaine en lien direct avec le rail et pour la mobilité des habitants

Pour que ce projet réponde aux enjeux sociétaux, écologiques et économiques, il faut prévoir :

- ▶ Une gare SNCF et de départ du Funiflaine unique à Magland, afin de privilégier l'accès au Funiflaine prioritairement par le train dans la vallée de l'Arve.
- ▶ Un arrêt intermédiaire pour desservir les Carroz ou Arâches, afin de permettre aux habitants et étudiants des Carroz ou d'Arâches d'accéder au service ferroviaire de la vallée de l'Arve sans devoir descendre en voiture jusque dans la vallée.

Si ces deux conditions étaient remplies, nous aurions plaisir à donner un avis favorable à ce projet, sans réserve et avec beaucoup de satisfaction.

Une occasion manquée pour la mobilité propre et collective

Le tracé actuel du Funiflaine, sa déconnexion du ferroviaire, son abandon de la desserte locale des Carroz ou d'Arâches, nous poussent à émettre, à regret, un avis défavorable. Le projet tel qu'il est présenté est une occasion manquée d'orienter la vallée de l'Arve et un de ses versants montagneux vers une solution de mobilité collective et propre, en misant sur le ferroviaire et le câble, deux modes de transports peu émetteurs de polluants de l'air et de gaz à effet de serre.