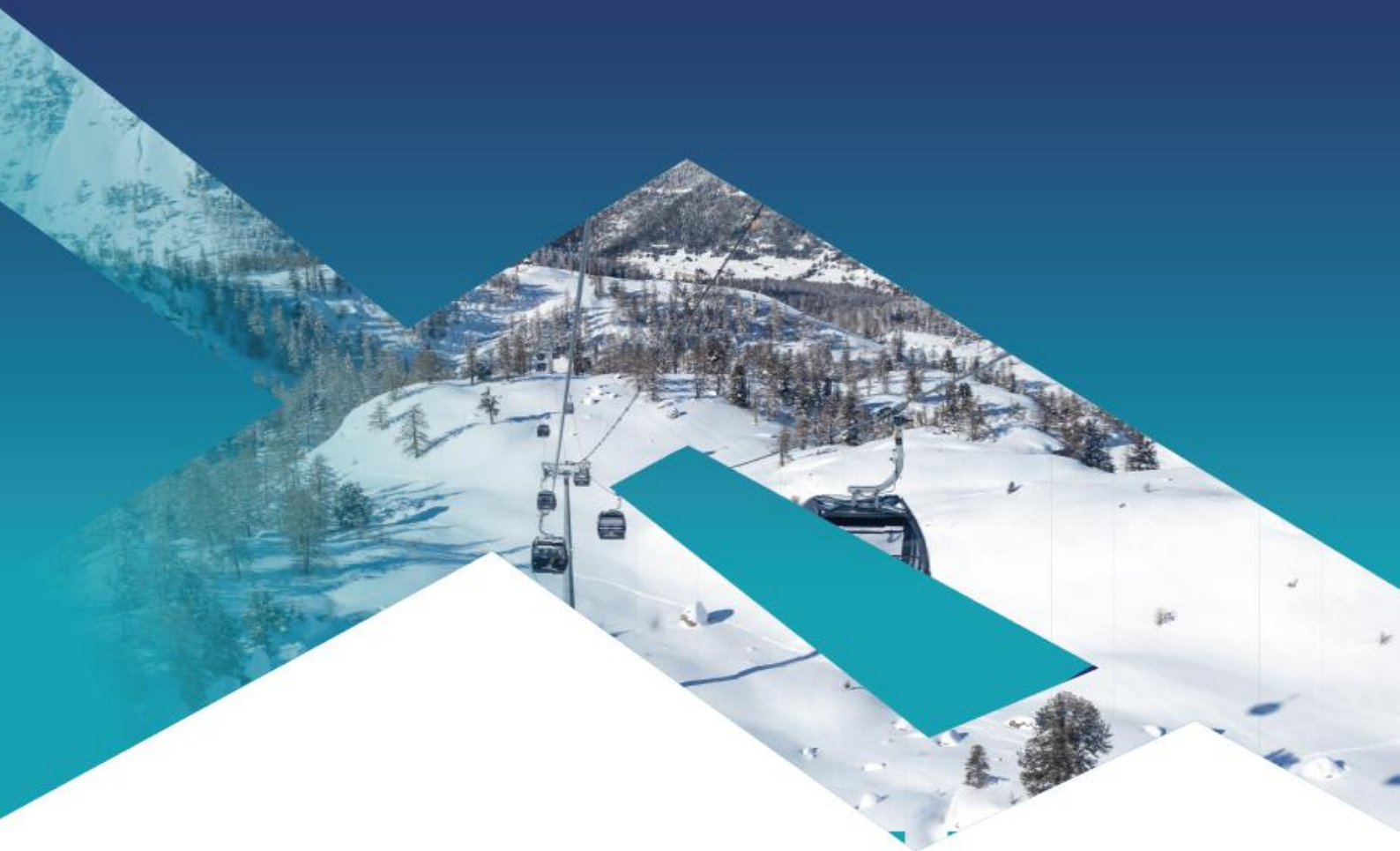


COMPTE RENDU

ATELIER PARTICIPATIF SUR LE PROJET D'ASCENSEUR VALLEEN DE LA GRANDE PLAGNE

29 SEPTEMBRE 2026

Salle polyvalente de Mâcot-La-Plagne



RESPUBLICA

Sommaire

<i>I. Présentation du projet.....</i>	<i>3</i>
<i>II. Déroulé et modalités de la réunion</i>	<i>3</i>
<i>III. Introduction à l'atelier.....</i>	<i>4</i>
<i>IV. Temps de travail en sous-groupes</i>	<i>7</i>
<i>1.Temps de travail n°1 : les mobilités, déplacements et types d'usagers del'ascenseur valléen</i>	<i>7</i>
<i>2.Temps de travail n°2 : les effets socio-économiques</i>	<i>9</i>
<i>3.Temps de travail n°3 : les impacts environnementaux et paysagers du projet (en phase chantier puis en phase d'exploitation)</i>	<i>10</i>
<i>V. Conclusion : ce qui ressort des échanges</i>	<i>12</i>

- **Date** : Mardi 29 septembre 2026
- **Horaire** : de 15h à 18h
- **Lieu** : Salle polyvalente de Mâcot-la-Plagne (430 rue du Châtelet, 73210 La Plagne Tarentaise), avec parking et accessibilité PMR
- **Objet** : concertation préalable sur le projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne
- **Nombre de participants** : 17 personnes

I. Présentation du projet

L'atelier participatif qui s'est tenu le 29 septembre 2026 à La Plagne Tarentaise portait sur **les impacts positifs et négatif du projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne**.

Les Alpes françaises accueilleront les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2030 (JOP 2030). **Cet événement représente l'opportunité d'accélérer le projet d'ascenseur valléen permettant de relier la vallée à la piste de bobsleigh-luge skeleton et aux stations d'altitude**. Envisagé localement depuis plusieurs années par les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise et inscrit dans le SCoT Tarentaise Vanoise de 2017, le projet est à présent porté par :

- La **Solideo Alpes 2030** pour la réalisation **des études préliminaires** et la **maîtrise d'ouvrage de la conception et la réalisation** de l'ascenseur valléen.
- La **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes** (DREAL AURA) pour la maîtrise d'ouvrage de l'accès des véhicules depuis la RN90 au parking attenante à la gare aval.
- **RTE** (Réseau de transport d'électricité) pour la maîtrise d'ouvrage de la mise en compatibilité de la construction et l'exploitation de l'ascenseur valléen avec les lignes électriques aériennes à haute tension sur son tracé.

II. Déroulé et modalités de la réunion

La réunion s'est déroulée en deux temps pour une **durée totale de 3 heures** :

- La première partie de la réunion a été consacrée à la présentation des **maîtres d'ouvrage**, de la **démarche de concertation, du projet** puis une présentation des **thématiques abordées lors des travaux en sous-groupes**.
- La seconde partie a été consacrée à **trois ateliers participatifs** en sous-groupes : d'abord sur les questions de **mobilités et intermodalités**, puis sur les **effets sociaux et économiques du projet** et enfin sur les **impacts environnementaux et paysagers** de l'ascenseur valléen.

L'atelier s'inscrit dans une phase de **concertation préalable et volontaire, sous l'égide de garants** de la CNDP, pour permettre au public de s'informer et de donner son avis. Une réunion publique de clôture sera organisée **le 5 octobre 2026**.

III. Introduction à l'atelier

1. Rappel du projet et de son contexte

En guise d'introduction **Denis CUVILLIER, garant de la CNDP**, a rappelé le cadre de la concertation préalable organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

Thomas HODOT, directeur général des services de La Plagne Tarentaise, a introduit la réunion en apportant des précisions sur deux sujets particulièrement récurrents parmi les contributions en ligne : le coût du projet et son financement, ainsi que l'intermodalités.

Nicolas RACT, Chargé de projet à la maire d'Aime-la-Plagne, était également présent.

Myriam MURIS, Directrice de sites Alpes du Nord Solideo, a rappelé le rôle de la Solideo dans le cadre du projet d'ascenseur valléen.

Laurent REGNIER, Chargé d'Études Concertation Environnement, a indiqué que RTE est mobilisé pour la mise en compatibilité des lignes électriques à haute tension du projet avec l'ascenseur valléen. **Benjamin FEREYRE, Responsable d'opération routière MAP/E, DREAL**, était également présent pour répondre aux questions sur les aménagements routiers sur la RN90.

Marie-Jeanne CADET-LEBENS, responsable de la concertation Solideo, a rappelé que la Solideo Alpes 2030 a fait le choix d'une démarche fondée sur **l'information, le dialogue et l'association de tous les publics**. Dans ce cadre, la saisine de la CNDP permet qu'un organisme neutre puisse donner son avis sur le dispositif de concertation mis en place par la Solideo. Elle a présenté les modalités aux participants.

Enfin, **Myriam MURIS** a fait une brève présentation du projet.

2. Zoom sur les thématiques de l'atelier à traiter durant les ateliers participatifs

Mobilités et intermodalités

Myriam MURIS a mentionné les bénéfices attendus du projet en matière de mobilités et de déplacements :

- Faciliter les déplacements entre la vallée, les stations d'altitude, et les hameaux (desserte à La Roche).
- Favoriser pour cela l'intermodalité en connectant l'ascenseur valléen aux autres modes de transports individuels et collectifs du territoire.

- Grâce au report modal, limiter les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, les nuisances.
- Offrir une alternative à la route si aléas.

Thomas HODOT a présenté l'offre envisagée en phase d'exploitation (périodes d'ouverture, horaire et tarification) ainsi que les fréquentations envisagées.

Effets sociaux et économiques

Myriam MURIS a expliqué que le projet vise à :

- Accroître le **développement économique** en vallée et la **complémentarité** avec l'altitude
- Favoriser le renforcement de **l'offre touristique du territoire**, y compris l'été
- Sécuriser des **emplois** locaux
- Favoriser le développement de **l'offre ferroviaire** régionale et nationale à destination d'Aime

Impacts environnementaux et paysagers du projet (en phase chantier puis en phase d'exploitation)

Myriam MURIS a indiqué que des études sont en cours pour limiter au maximum les impacts sur le milieu naturel, le paysage et le milieu humain, au travers de la démarche éviter, réduire, compenser (ERC). Elle a présenté des vues d'insertions paysagères.

3. Questions-réponses à l'atelier participatif :

- Un participant indique que, selon les estimations présentées, près de 500 000 passages par an sont espérés aller-retour inclus, et serviront à financer la télécabine (en maintenance et en frais quotidiens). Comment ce chiffre a été établi, et quelles solutions seront mises en place pour compenser le manque de recettes si cet objectif n'est pas atteint ?

Thomas HODOT précise que l'étude est réalisée par des spécialistes de la mobilité, à partir de comparaisons avec des sites similaires, comme le funiculaire de Bourg-Saint-Maurice. Selon lui, cet objectif est atteignable à terme, de manière progressive, le temps que l'usage de l'ascenseur valléen entre dans les habitudes. La fréquentation serait moindre au départ, mais le seuil des 500 000 passages devrait être dépassé après dix ans d'exploitation. Cette hypothèse reste volontairement prudente, afin que les coûts soient maîtrisés et sans surprise.

- Un participant relève qu'un coût de 94 millions d'euros est aujourd'hui présenté, alors que des montants allant jusqu'à 124 millions d'euros ont été avancés lors des élections municipales. Comment s'explique cet écart et qui le financera à terme ?

Myriam MURIS explique que les 94 millions d'euros correspondent au prix du marché de conception-réalisation. D'autres coûts restent toutefois à financer : la concertation, les études préliminaires, le foncier, etc. Elle signale que ces montants sont exprimés en valeur janvier 2025 et feront donc l'objet d'une actualisation. La maquette financière de la Solideo, qui fixe la clé de répartition entre les communes, l'État et la Région, intègre à cet effet une marge pour aléas et une marge d'actualisation. Enfin, elle indique que des estimations prudentes ont été retenues : l'écart d'environ 30 millions d'euros relève de la fourchette haute, qui fait actuellement l'objet d'un ajustement.

Thomas HODOT confirme que le montant de 94 millions d'euros est factuel et correspond au marché de conception-réalisation, même s'il reste une estimation. C'est à l'issue du dialogue compétitif engagé par la Solideo qu'un chiffre définitif sera fixé. Les études n'étant pas achevées, seuls les éléments connus peuvent aujourd'hui être communiqués.

- Un participant estime que, pour que le projet fonctionne et incite les visiteurs comme les habitants à renoncer à la voiture, le transport doit être fluide. Quels autres modes de transport sont envisagés au départ des gares ?

Thomas HODOT souligne que la définition des parcours de navettes et de leur fréquence fait partie de la réflexion à mener avec la population, notamment dans le cadre de cet atelier participatif. L'objectif est de mettre en place un circuit desservant Aime-la-Plagne et La Roche depuis les villages et les hameaux, afin de répondre à ce besoin de fluidité. Les habitants peuvent d'ailleurs formuler des demandes sur la fréquence, les horaires et les types d'usagers de ces navettes.

- Une participante évoque le vieillissement de la ligne ferroviaire dans la vallée. Quelles mesures sont envisagées, un doublement de la voie par SNCF Réseau est-il prévu ?

Myriam MURIS indique que la SNCF est engagée dans la mise en accessibilité de la gare d'Aime-la-Plagne. La Solideo travaille avec elle pour assurer la meilleure interface possible entre la ligne ferroviaire et la gare de départ de l'ascenseur valléen. Aujourd'hui, le train arrive sur le quai opposé : l'objectif serait donc d'inverser les quais, afin que les voyageurs descendent du bon côté et rejoignent directement l'ascenseur valléen.

Thomas HODOT précise que ces sujets ne relèvent pas de la compétence des communes, mais elles travaillent étroitement avec la SNCF et avec la Région, compétente en matière de TER. Un travail est en cours sur la fréquence et la capacité des trains. Il ajoute qu'un doublement de la voie nécessiterait des études financières et foncières relevant de la SNCF à l'échelle nationale. Il conclut en indiquant que des réunions sont en cours avec la SNCF, qui se montre très intéressée par le développement de sa capacité d'acheminement en saison.

IV. Temps de travail en sous-groupes

1. Temps de travail n°1 : Mobilités et intermodalités

*A quels besoins de déplacements l'ascenseur valléen devrait répondre en priorité ? Pourquoi ?
A quelles conditions l'ascenseur valléen répondrait à ces besoins ? (en termes d'horaires, période d'ouverture, tarification, intermodalité... ou tout autre volet qui vous semble utile)*

Faciliter les déplacements des socioprofessionnels

Une partie des participants estime que **les socioprofessionnels sont la cible prioritaire de l'ascenseur valléen**. Pour les personnes qui travaillent en station, il faut penser à **des plans de report du trafic en cas de panne**. A ce sujet, certains s'inquiètent d'arrêts de la télécabine en cas de vent fort.

Adapter les horaires et les périodes d'ouvertures

L'ascenseur valléen devra permettre d'assurer l'acheminement au départ de la vallée et d'éviter la saturation de la télécabine **aux heures de forte densité**. Dans cette perspective, sa capacité devra être adaptée pour **absorber les départs entre 7h30 et 8h30** qui sont des horaires particulièrement tendus dans le cadre de déplacements professionnels (les cours de ski débutant généralement à 8h30).

Il est également proposé d'ouvrir **l'ascenseur quelques jours avant le début de la saison pour que les premiers saisonniers** puissent accéder à la station.

Les horaires devraient aussi être **adaptés en fonction des événements**, par exemple pour la nuit du Pompon Rouge ou le Born to Be Show.

Les participants indiquent qu'ils tiennent à ce que **les amplitudes horaires annoncées soient a minima garanties**.

Coordonner l'ascenseur avec les autres remontées mécaniques et assurer la continuité du service

Les participants souhaitent que l'ensemble des **équipements périphériques à la télécabine soient ouverts aux mêmes horaires**. Par exemple, pour relier Belle Côte à Belle Plagne il y a une télécabine qui est gérée par la SAP (Société d'Aménagement de La Plagne) et qui n'ouvre qu'à 9h du matin, ou encore à La Roche avec le télésiège qui va vers Aime 2000.

En outre, les participants soulignent qu'il faut que les usagers puissent **se déplacer avec un même billet** pour faciliter leurs déplacements. Certains soulignent que les exploitants ne seront pas les mêmes entre l'ascenseur et le domaine skiable géré par la SAP, cela suppose de réussir à **associer tous les acteurs périphériques au projet**.

Garantir l'accès aux gares

Pour les participants la **mise en place de navettes** pour rejoindre les gares est **une condition sine qua non** pour que le projet d'ascenseur valléen soit efficient, et un **gage d'équité** entre les hameaux. Néanmoins certains participants se demandent si les bus suffiront à faire changer les habitudes.

Des participants craignent que les **transports régionaux** ne veuillent pas déposer les passagers à la gare de continuent de monter avec les passagers en station, ce qui constituerait **une concurrence pour l'ascenseur** et ne permettrait pas d'alléger le trafic.

Enfin, les participants insistent sur le besoin de **travailler avec SNCF pour augmenter le nombre de trains** et que la démarche soit réellement écologique. Si les gens continuent d'arriver sur le territoire en voiture, ils ne prendront pas l'ascenseur.

Faciliter l'accès routier au futur parking

Les participants expliquent que pour accéder au parking de à la gare aval en voiture il va falloir passer sous **la trémie dans laquelle il est aujourd'hui impossible de se croiser**, créant potentiellement d'importants bouchons. Un participant propose de mettre en place des ronds-points à l'entrée et à la sortie d'Aime pour que les habitants du versant puissent être du bon côté par la route principale. La traversée fait d'ores-et-déjà l'objet d'incivilités de la part de personnes qui forcent le passage, la hausse du trafic pourrait les renforcer.

La possibilité d'agrandir le tunnel est mentionnée avec des réserves sur le coût d'un tel projet.

Aider les jeunes à se déplacer

Selon les participants, **l'ascenseur permettra aux jeunes de monter plus facilement** en station, ce qui évitera aux parents d'avoir à effectuer le déplacement.

Toutefois, certains participants regrettent que l'ascenseur ne soit pas ouvert toute l'année pour **permettre aux jeunes de se rendre à l'école ou au collège**.

Offrir une solution de déplacement aux touristes

Des participants considèrent que le projet répondra aux **besoins des touristes à la journée et à la clientèle internationale** qui pourrait se rendre sur le territoire par le train.

Améliorer la sécurité routière et la rapidité des déplacements

L'ascenseur valléen est vu comme un moyen **d'accroître la sécurité sur la route** puisqu'il permettrait de diminuer le nombre de voitures.

Le projet serait également bénéfique pour des **personnes qui ont du mal à conduire** en montagne en offrant un mode de déplacement plus rapide et plus sûr.

Néanmoins, la question des **incivilités dans les cabines** a été abordée avec l'idée que les vingt minutes de transport peuvent engendrer des problématiques à anticiper.

2. Temps de travail n°2 : les effets sociaux et économiques

Quels seraient les effets sociaux et économiques du projet d'ascenseur valléen sur le territoire (attractivité touristique, logements, commerces...) ? Comment devraient-ils être pris en compte ?

Bien penser la tarification afin de s'assurer une bonne fréquentation

Selon les participants, la fréquentation de l'ascenseur valléen ne sera importante que si les tarifs sont incitatifs : **le trajet doit être attractif vis-à-vis de la voiture** en particulier pour les locaux.

Ils suggèrent de **combiner l'abonnement à l'ascenseur à celui du parking**, indiquant que si le parking est trop cher les gens n'abandonneront pas leur voiture. Et d'envisager une **prise en charge du forfait par les employeurs** pour les actifs.

Certains expliquent que **les habitants ont pris l'habitude de s'organiser en covoiturage**, avec des coûts de déplacement divisé par quatre comme l'affirme l'un des participants.

Un autre participant affirme que si la réflexion est poussée plus loin, cela conduirait à **envisager la gratuité de l'ascenseur valléen** pour les résidents d'Aime et de La Plagne.

En cas de fréquentation trop faible, un participant craint que les résidents des communes soient amenés, à **payer avec leurs impôts**.

Renforcer le développement économique du territoire, en étalant les activités sur l'année

D'après les participants, l'ascenseur devrait permettre de **créer de nouvelles activités pour renforcer la clientèle l'été**, voire à l'année. Des participants proposent par exemple le développement d'une piste de VTT.

De plus, ils indiquent qu'il serait intéressant de voir se **développer des activités et événements dans la vallée** et pas uniquement en station.

Enfin, ils mentionnent un **potentiel développement des hameaux** et notamment celui de La Roche.

Faire attention aux effets sur le logement

Actuellement, **les locaux et les saisonniers rencontrent des difficultés à se loger sur le territoire**. L'ascenseur leur permettra de se loger en vallée, mais **une flambée des prix de l'immobilier est à craindre** avec la concurrence avec les meublés touristiques.

Les participants rappellent que l'attractivité de la vallée dépend grandement de la station donc si le personnel ne peut pas se loger le risque serait une perte d'attractivité y compris pour la télécabine. Certains estiment donc nécessaire de **prévoir le développement de logements saisonniers** ainsi que de **réguler le prix du m² à l'achat**.

Un groupe indique que l'ascenseur, associé à des navettes, pourrait permettre **une meilleure répartition des touristes sur le territoire**. A titre d'exemple, une personne explique les touristes louent moins de logements au niveau du versant du soleil. La desserte de l'ascenseur valléen et **les navettes devraient permettre d'augmenter l'attractivité des secteurs moins attractifs aujourd'hui**.

Être vigilant au stationnement et à la circulation à Aime

Les habitants craignent que les usagers de l'ascenseur privilégient le **stationnement gratuit dans Aime plutôt que le parking payant**. Cela pourrait amener la municipalité à rendre le stationnement payant dans le centre-ville, ce qui serait selon eux fortement regrettable pour les locaux.

Par ailleurs, ils expliquent que **le contournement d'Aime n'est empruntable que dans un sens** lorsque l'on se rend à La Plagne-Tarentaise. Il serait, selon eux, intéressant d'envisager **un aménagement permettant de ne pas traverser Aime** et de ne pas surcharger le centre-ville.

Ne pas augmenter la fiscalité locale

Le coût et le financement du projet pose question à certains participants qui indiquent qu'il est relativement lourd pour deux communes, et **craignent une augmentation des impôts locaux**.

Prévoir une bagagerie pour les touristes

Selon les participants, de nombreux touristes arrivent sur le territoire sans pouvoir s'installer immédiatement dans leur logement (disponibles en fin de journée). Il est donc proposé de **prévoir un dépose-bagages en gare** pour pouvoir profiter de la journée sans être encombré.

3. Temps de travail n°3 : les impacts environnementaux et paysagers du projet (en phase chantier puis en phase d'exploitation)

Quels seraient les impacts environnementaux du projet d'ascenseur valléen sur le territoire (biodiversité, milieu humain, paysage, sols-eaux...) ? Comment devraient-ils être pris en compte ?

Limiter les impacts sur la faune, la flore et l'élevage

Des **impacts sur la faune et la flore sont identifiés**, même s'ils devraient *a priori* rester limités.

Une attention particulière est toutefois portée sur les éleveurs qui mettent leurs **animaux en pâturage** en été sur le flanc de la montagne. Les participants indiquent qu'il est important de les concerter, notamment pour la phase travaux.

Bien penser l'implantation des pylônes

La **hauteur des pylônes** suscite une inquiétude en lien avec leur **sensibilité au vent**. Les participants sont néanmoins conscients que plus ils seront haut, moins ils seront nombreux. Cette inquiétude porte à la fois sur la **sécurité des personnes et de la faune**, notamment des oiseaux.

Limiter les nuisances sonores

Le sujet des **impacts sonores** de l'ascenseur a été soulevé, en particulier dans le secteur du virage 9 où il y a des habitations mais aussi vers La Roche. Selon eux le bruit serait acceptable l'hiver avec les fenêtres fermées, mais constituerait une potentielle problématique lorsque les fenêtres sont ouvertes en été.

Limiter les nuisances lumineuses

Les impacts lumineux ont également été évoqués sous le prisme des **feux clignotants de signalisation des pylônes** (cf. station des Arcs). Les participants proposent de **privilégier des lumières rouges**, moins impactantes que les blanches, et **sans clignotement**.

Préserver au maximum le paysage et l'intégration visuelle

L'**impact paysager** depuis Aime et le Versant du Soleil, et jugé **impossible à éviter**, sauf à abaisser la hauteur des pylônes. Pour atténuer l'impact paysager, les participants proposent de **revégétaliser sous la ligne** et félicitent la loi qui a allégée les contraintes à ce sujet.

A contrario l'une des tables a demandé que l'on **tire parti du déboisement pour installer une piste de luge** sous la télécabine (cf. station La Rosière).

S'assurer de la stabilité des sols

La **qualité des sols constitue un point d'attention**, notamment en lien avec la friabilité de la roche et les mines présentes dans la montagne.

Diminuer la circulation, les émissions et améliorer la qualité de l'air

Parmi les bénéfices, les participants mettent en avant la **diminution du nombre de véhicules et des émissions de CO₂** et relèvent aussi une **moindre dégradation et usure** de la route, source d'économies à terme.

Les participants indiquent qu'aujourd'hui **la poussière de freinage des voitures se fixe sur les façades des maisons**. Selon eux, ce phénomène de pollution pourrait être réduit par le projet.

D'autres à l'inverse s'inquiètent d'une hausse de la circulation à Aime (pour accéder au parking) et proposent d'**éviter la traversée d'Aime en créant une déviation**, comme à Mâcot.

Selon les participants, **le développement du ferroviaire doit être parallèle à la création du transport par câble** pour réduire les significativement les émissions.

Intégrer la construction au bilan carbone du projet

Le **coût carbone** de la construction est mis en avant par certains participants, au travers de la déforestation, de la production de béton et d'acier et des engins de chantier. Une partie des participants juge indispensable de **réaliser un bilan carbone total de la construction**, afin de déterminer en combien d'années le projet sera amorti (par le report modal).

V. Conclusion

Marie-Jeanne CADET-LEBENS remercie les participants et les a invités à participer à la réunion publique de clôture du 5 octobre ou en déposant une contribution dans les registres (numériques et papier) ou un cahier d'acteurs.

Denis CUVILLIER, garant de la CNDP, remercie également l'ensemble des participants et félicite la Solideo et ses équipes pour le travail et le format de l'atelier. Le garant rappelle que chacun peut apporter une contribution individuelle. Il invite également les représentants des structures présentes à rédiger des cahiers d'acteurs, qui permettent d'exprimer une position argumentée sur le projet et aux garants de faire remonter ces arguments dans leur bilan. Il conclut en soulignant l'importance de bien argumenter les contributions.