



BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME SUR LE PROJET DE LIGNE OLYMPIQUE RÉSERVÉE





ÉDITO



DES PROJETS UTILES, DURABLES ET PORTEURS D'HÉRITAGE pour les territoires hôtes

La Solideo Alpes 2030 porte une ambition forte : bâtir les ouvrages nécessaires aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, tout en laissant un héritage durable aux territoires et à leurs habitants. Au cœur de cette mission, la concertation du public constitue un pilier essentiel. Habitants, élus, acteurs locaux, associations et usagers sont pleinement associés aux réflexions et aux décisions, afin de concevoir des équipements utiles, adaptés et partagés. Ce dialogue continu permet d'ancrer chaque projet dans les réalités des territoires et d'en garantir l'appropriation sur le long terme.

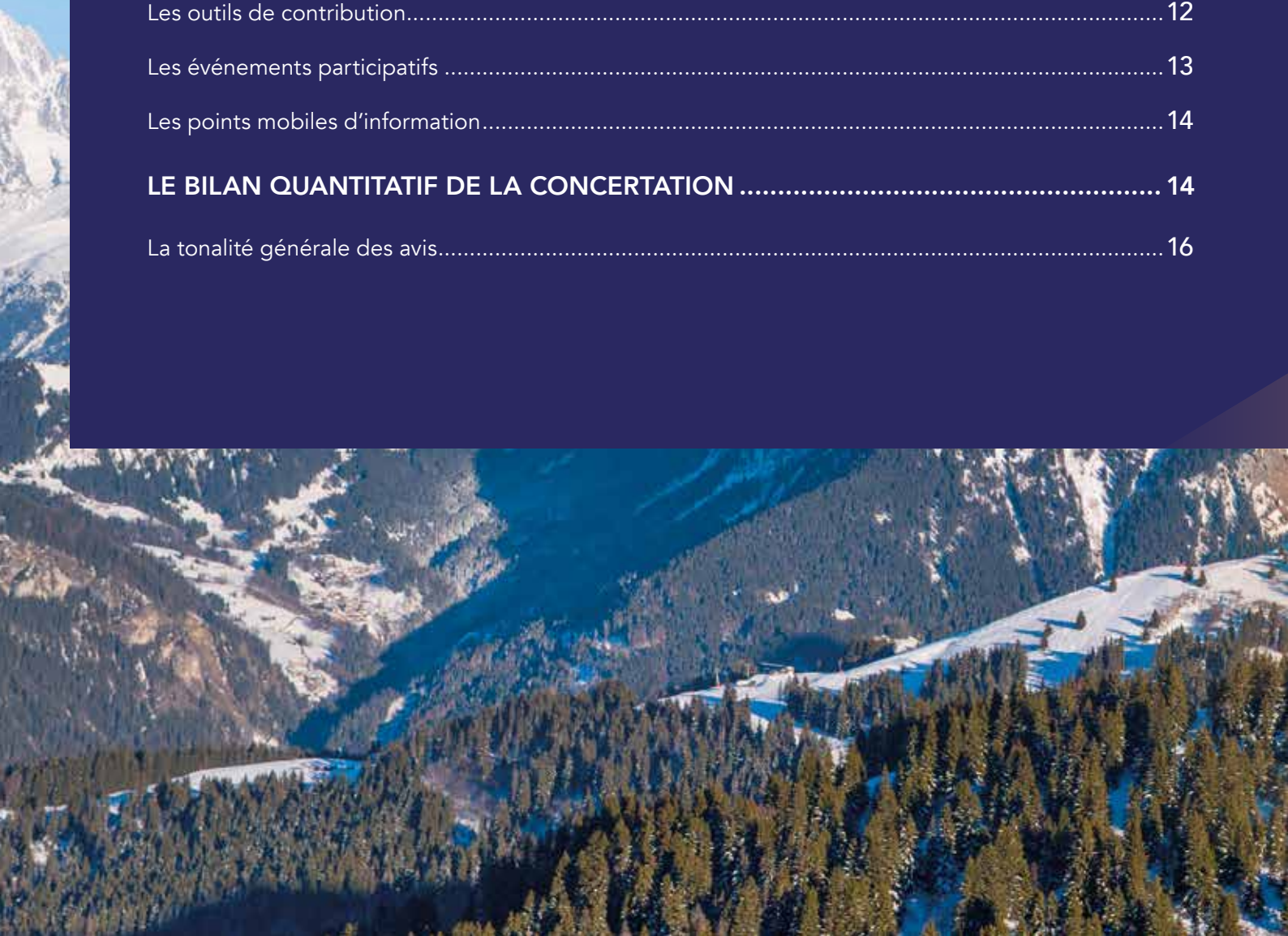
Notre mission dépasse l'échéance des Jeux, elle vise à faire de cet événement exceptionnel un véritable levier de développement pour les territoires. Avec exigence et transparence, nous concevons des infrastructures respectueuses des équilibres de la montagne, pensées dès l'origine pour des usages durables après les Jeux.

Damien Robert

Directeur général exécutif de la Solideo Alpes 2030

SOMMAIRE

LE CADRE DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION	6
LA GOUVERNANCE DU PROJET ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL	7
Les acteurs du projet.....	7
LE PROJET DE LIGNE OLYMPIQUE RÉSERVÉE (LOR)	8
Le projet proposé par la Solideo Alpes 2030	8
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION	9
Pourquoi une concertation ?	9
Les modalités d'information et de contribution du public sur le projet	10
Le dispositif de contribution	12
Les entretiens avec les acteurs du territoire	12
Les outils de contribution.....	12
Les événements participatifs	13
Les points mobiles d'information.....	14
LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION	14
La tonalité générale des avis.....	16



LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION	17
Les avis sur le contexte général du projet	17
Des avis contrastés sur l'utilité, le coût et l'héritage du projet.....	18
Le fonctionnement de la voie réservée et du futur service de transport.....	20
L'environnement, le climat et le paysage	21
Le cadre de vie, la sécurité et les impacts économiques	22
L'information, la transparence et la qualité de la concertation.....	23
LES SUITES DE LA CONCERTATION	25
La poursuite du dialogue territorial	25



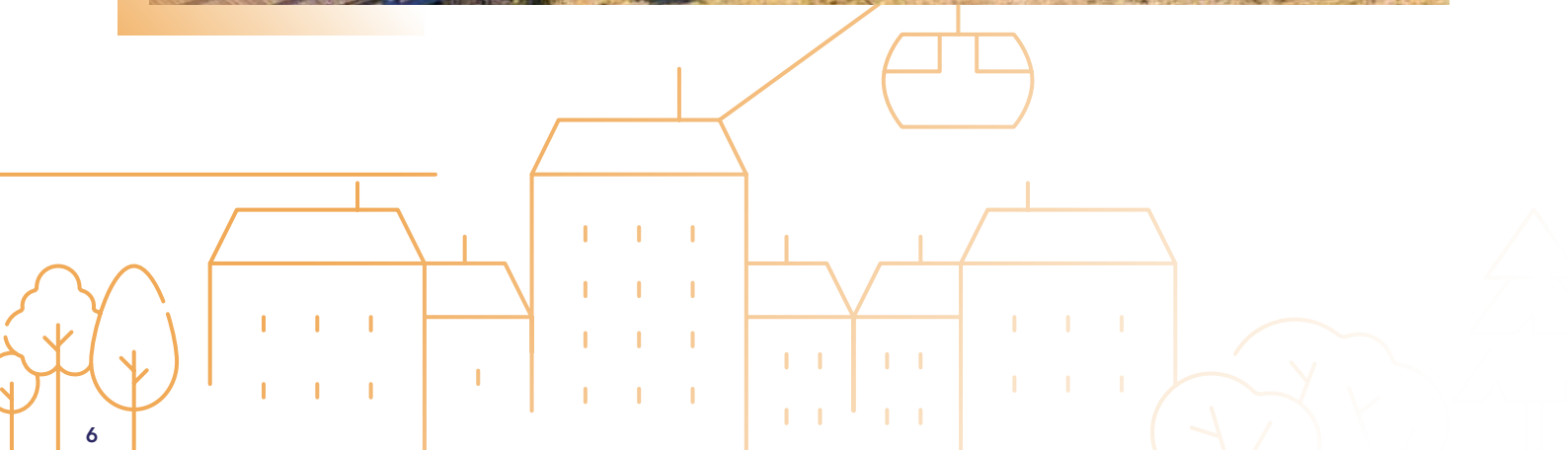
LE CADRE DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Le présent document constitue le bilan de la concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme menée par la Solideo Alpes 2030 autour du projet de l'aménagement de la Ligne Olympique Réservée entre Briançon et le Monêtier-les-Bains.

Organisée du **26 mai au 26 juin 2026**, cette démarche avait pour objectif d'informer le public sur les caractéristiques du projet, ses enjeux et son calendrier, tout en recueillant les observations, interrogations et propositions des habitants, des usagers, des associations, des acteurs économiques et des collectivités concernées.

Afin de favoriser une participation la plus large possible, plusieurs modalités d'information et de contribution ont été proposées tout au long de la concertation. Eu égard à la mise à disposition d'un dossier de concertation et de registres de participation, plusieurs temps d'échanges ont été organisés sous la forme d'une réunion publique, d'un atelier participatif et d'un point mobile d'information permettant d'aller à la rencontre des habitants.

Le bilan **restitue les modalités de mise en œuvre de cette concertation**, présente **les principaux enseignements** issus des échanges avec le public et expose la manière dont **les contributions recueillies sont prises en compte** dans la poursuite des études du projet.



LA GOUVERNANCE DU PROJET ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

LES ACTEURS DU PROJET

Le projet de Ligne Olympique Réservée repose sur une gouvernance partenariale qui associe la maîtrise d'ouvrage, le COJOP, les collectivités concernées, les partenaires institutionnels et les équipes techniques mobilisées pour les études. Cette organisation doit permettre à la fois de concevoir un projet adapté aux réalités de la vallée, de l'inscrire dans le calendrier de préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030 et de prendre en compte les enjeux locaux de mobilité, d'environnement et d'insertion dans les espaces traversés. Le projet s'appuie ainsi sur une articulation entre pilotage stratégique, expertise technique et dialogue avec les territoires concernés.

■ Solideo Alpes 2030, maître d'ouvrage du projet

La Solideo Alpes 2030 assure la maîtrise d'ouvrage du projet de Ligne Olympique Réservée. À ce titre, elle organise les études, coordonne les différents intervenants, veille à la cohérence de l'opération et s'assure de sa bonne articulation avec les objectifs de desserte olympique, les besoins du territoire et les procédures nécessaires à sa réalisation.

■ Le Département, la Région et les partenaires publics de mobilité

Le projet s'inscrit dans un environnement institutionnel plus large, qui associe les partenaires publics concernés par les mobilités, les infrastructures et l'organisation territoriale. Le Département des Hautes-Alpes, la Région Sud et les autres acteurs publics compétents sont appelés à contribuer à la bonne articulation du projet avec les politiques de déplacement existantes, les besoins de desserte du territoire et les perspectives d'héritage au-delà de l'échéance olympique. Le Département des Hautes-Alpes, en tant que gestionnaire de la Route Départementale 1091 sur laquelle s'inscrit le projet, est associé de près à sa mise en œuvre.

■ Les communes et intercommunalités concernées par le tracé

De Briançon à Le Monétier-les-Bains, le projet traverse plusieurs secteurs habités, fréquentés et déjà aménagés. Les communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monétier-les-Bains sont donc directement associées à la réflexion sur l'insertion du projet, ses effets sur les circulations, les accès, les espaces publics et le fonctionnement quotidien des centralités traversées. Leur connaissance fine du territoire constitue un appui essentiel dans la définition des aménagements. Les équipes de maîtrise d'œuvre et les bureaux d'études. Les études techniques, environnementales et de circulation sont conduites avec l'appui d'équipes spécialisées. Leur rôle est d'analyser les caractéristiques de l'itinéraire, d'identifier les contraintes, de comparer les solutions envisageables et de préciser progressivement les choix d'aménagement. Elles contribuent ainsi à objectiver les effets du projet et à éclairer les décisions qui restent à prendre au stade actuel des études.

■ Les services de l'État et les acteurs institutionnels ou techniques associés

Les services de l'État, ainsi que les organismes et partenaires techniques concernés, interviennent à différents titres dans l'instruction, l'encadrement réglementaire et la prise en compte des enjeux de sécurité, d'environnement, d'eau, de biodiversité ou de fonctionnement routier. Leur mobilisation permet d'inscrire le projet dans un cadre réglementaire clair et d'anticiper les conditions de sa mise en œuvre.

■ Le COJOP Alpes françaises 2030

Le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques est chargé de la préparation opérationnelle des Jeux. Il utilisera les sites en phase olympique et assurera la mise en place des installations temporaires nécessaires.

LE PROJET DE LIGNE OLYMPIQUE RÉSERVÉE (LOR)

■ Un projet pour améliorer les déplacements dans la vallée de la Guisane

Dans la vallée de la Guisane, la RD 1091 constitue l'un des principaux axes de déplacement du Briançonnais. Elle relie Briançon à Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monêtier-les-Bains, et dessert à la fois des lieux de vie, des équipements, des hébergements touristiques, des remontées mécaniques et des sites de loisirs très fréquentés. L'itinéraire Briançon, Serre Chevalier est le tronçon routier haut-alpin le plus chargé, hiver comme été. Dans ce contexte, la question des déplacements est à la fois un enjeu pour les mobilités quotidiennes des habitants, des salariés, des saisonniers, des scolaires et un enjeu de mobilités pour l'ensemble des visiteurs.

■ Décongestionner le réseau routier

Sur la station permanente de Saint-Chaffrey Sud, située au sud du giratoire des Éoliennes, le trafic moyen journalier observé en 2024 atteint environ 5 700 véhicules par jour vers Briançon et 5 650 véhicules par jour depuis Briançon, avec des pointes estivales supérieures à 8 000 véhicules par jour et des journées les plus chargées proches de 9 600 à 9 750 véhicules par jour selon le sens. Ces chiffres montrent que le fonctionnement de l'axe est déjà fortement sollicité, avec des périodes de saturation marquées. À l'horizon 5 ans, le trafic sur la RD 1091 entre Briançon et Le Monêtier-les-Bains devrait évoluer modérément, tout en accentuant ces tensions lors des pics saisonniers.

■ Les sections du projet

Le projet de Ligne Olympique Réservée (LOR) s'inscrit dans ce contexte et répond à un besoin immédiat lié à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, mais est aussi et surtout pensé comme un aménagement d'héritage pour le territoire.

La mise en place d'un transport en commun plus efficace va permettre à la fois :

- d'améliorer l'attractivité des transports collectifs pour tous les usagers (régularité, gains de temps de parcours, information voyageurs, accessibilité PMR...);
- de favoriser le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs;
- de sécuriser les flux tous modes sur la route départementale (piétons et cycles notamment);
- d'intégrer les mobilités actives conformément aux exigences de la Loi d'Orientation des Mobilités;
- de prendre en compte les contraintes climatiques récurrentes (neige, gel, verglas...).

Au moyen d'un aménagement global de l'itinéraire, avec intégration, lorsque cela est possible et pertinent, d'une troisième voie réservée aux transports collectifs.

Le programme de maîtrise d'œuvre découpe cet itinéraire en quatre grandes sections :

- une première section depuis la gare SNCF de Briançon jusqu'au giratoire de la petite boucle;
- une deuxième du giratoire de la petite boucle à l'entrée de Chantemerle;
- une troisième à travers Chantemerle et La Salle-les-Alpes jusqu'au giratoire du Bez;
- enfin une quatrième entre le giratoire du Bez et Le Monêtier-les-Bains, en passant par le centre village puis par la boucle de la route du Club et de la route des Bains.



Cette organisation par séquences traduit la diversité des situations traversées. L'itinéraire emprunte des secteurs très urbains, comme le centre de Briançon, des traversées de villages particulièrement contraintes, comme Chantemerle ou La Salle-les-Alpes, mais aussi des portions plus ouvertes dans le fond de vallée.

Cette décomposition permet d'adapter au mieux l'offre de transport aux usages locaux, tout en répondant aux besoins de desserte olympique et

aux objectifs de décongestionnement de la vallée de Serre Chevalier. Le projet prévoit, dès que cela est possible et pertinent, la création d'une voie unique en site propre entre Briançon et La Salle-les-Alpes. En revanche, entre La Salle-les-Alpes et Le Monétier-les-Bains, les aménagements retenus à ce stade consistent plutôt en aménagements ponctuels destinés à permettre une circulation plus fiable des bus, des quais accessibles et des cheminements piétons sécurisés.



LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

La concertation préalable s'est déroulée du 26 mai au 26 juin 2026. Elle constitue une étape importante dans la conception du projet de Ligne Olympique Réservée, à un stade où les grandes orientations du projet sont définies, mais où plusieurs composantes restent à préciser dans le cadre des études. Elle s'inscrit dans le cadre de la stratégie de concertation et de participation du public de la Solideo Alpes 2030,

approuvée par son Conseil d'administration le 29 avril 2026. Par décision n°26-19 du 27 mai 2026, le Directeur général exécutif a défini les objectifs et les modalités de la concertation préalable relative au projet. Cette décision précise notamment les modalités d'information du public, de mise à disposition des documents et de recueil des contributions.

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Cette démarche poursuivait plusieurs objectifs complémentaires.

Elle visait d'abord à **informer le public** sur le projet, ses ambitions, son calendrier et les enjeux associés à l'amélioration des déplacements entre Briançon et Le Monétier-les-Bains, dans la vallée de la Guisane. Elle avait également pour objectif de permettre à l'ensemble des publics concernés de **s'exprimer sur le projet, de partager leurs attentes, leurs interrogations et leurs propositions**, notamment sur les **conditions de déplacement, l'insertion des aménagements, la sécurité des différents modes, les mobilités actives et l'héritage** attendu après les Jeux.

Enfin, la concertation devait contribuer à identifier les principaux points de vigilance exprimés par les habitants, les usagers, les associations, les acteurs économiques et les collectivités, afin d'éclairer la maîtrise d'ouvrage dans la poursuite des études et dans la définition des prochaines étapes du projet. Conformément aux engagements de la Solideo Alpes 2030, les contributions recueillies sont analysées et prises en considération dans la suite de la démarche. Le présent bilan restitue les enseignements issus de cette concertation et précise les suites envisagées.

LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONTRIBUTION DU PUBLIC SUR LE PROJET

La démarche de concertation préalable autour de la Ligne Olympique Réservée (LOR) s'est appuyée sur un dispositif d'information et de participation pensé pour être accessible à tous les publics concernés. Il a combiné des outils numériques et physiques, des supports d'information et des modalités de contribution, afin d'offrir à chaque habitant, usager ou acteur du territoire la possibilité de s'informer et de s'exprimer sur le projet dans les meilleures conditions.

■ Le dispositif d'information

Du 26 mai au 26 juin 2026, un dispositif de concertation, structuré de différents temps d'échanges a été déployé.

Plusieurs supports d'information complémentaires ont été conçus pour garantir une diffusion large et accessible des informations relatives au projet, à ses enjeux et à son calendrier. Ces outils ont pu toucher des publics variés, avec des modalités de consultation adaptées à chacun.

LES TROIS PILIERS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

- Informer largement
- Permettre la participation de tous
- Garantir la prise en compte des contributions

■ Le dossier de concertation

Le dossier de concertation constitue le document central d'information de la démarche. Structuré et pédagogique, il présente de manière complète et accessible l'ensemble des éléments nécessaires pour comprendre le projet et ses enjeux. Il aborde notamment :

- le diagnostic de mobilité sur les territoires concernés ;
- les objectifs du projet et les besoins auxquels il répond ;
- les variantes étudiées et leurs caractéristiques comparatives ;
- les enjeux environnementaux identifiés.

Ce document est disponible en version numérique sur le site dédié à la concertation, et en version papier lors des réunions publiques. Il a également été intégré au kit de communication partenarial mis à disposition des collectivités.

■ Le bilan de concertation

Le présent bilan de concertation retrace l'ensemble des modalités de concertation mises en œuvre. Il présente le traitement et l'analyse qualitative et quantitative des contributions reçues, il revient sur les principaux enseignements de la démarche et indique les suites envisagées par la Solideo Alpes 2030. Il est mis à disposition sur le site dédié à la concertation.

■ Le site internet dédié à la concertation

Un site internet dédié intègre l'ensemble de la documentation sur le projet dans la rubrique médiathèque. Il était accessible tout au long de la concertation préalable et continue d'être actualisé pour les prochaines phases, à l'adresse suivante : participationcitoyenne.solideo-2030.com

 participationcitoyenne.solideo-2030.com

Ce site constitue le point d'entrée stable et permanent de la concertation. Il permet de :

- consulter le calendrier des événements et des étapes de la concertation ;
- télécharger l'ensemble des documents de concertation ;
- accéder aux supports de présentation utilisés lors des réunions ;
- suivre le déroulé de la démarche en temps réel ;
- déposer une contribution en ligne via le registre numérique.

■ Le flyer d'information

Outil d'information pédagogique, le flyer a présenté l'ambition de la Solideo Alpes 2030 et le projet ainsi que les modalités de participation à la concertation. Afin de garantir sa diffusion auprès de tous les publics concernés, il a été boîté dans l'ensemble des boîtes aux lettres des communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes, et Le Monêtier-les-Bains.

■ L'affiche communicante de la concertation

Présente en mairies, l'affiche a incité à la participation avec un QR code pour s'inscrire aux événements. Elle a été présente en mairies de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monêtier-les-Bains.

■ L'affiche réglementaire de la concertation

Un dispositif d'affichage réglementaire est déployé dans les communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monêtier-les-Bains.

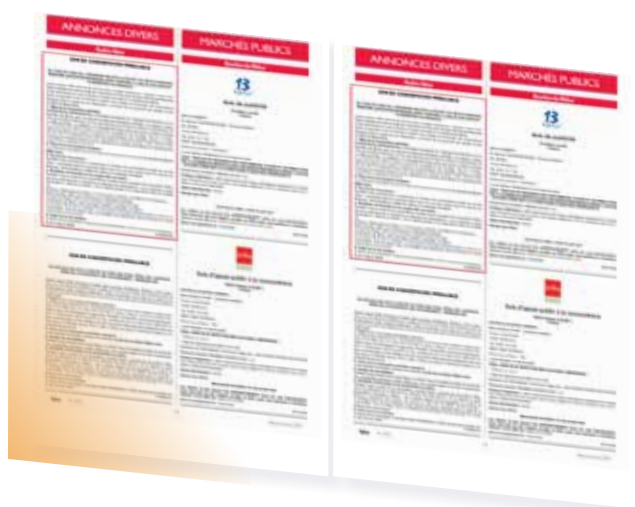


■ Le dispositif d'information auprès des communes

Afin d'assurer une diffusion de l'information au plus près des habitants, un kit de communication est mis à disposition des collectivités concernées : Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monêtier-les-Bains. Ces outils d'information permettent de relayer efficacement la démarche de concertation auprès des riverains en amont et pendant la concertation. Il comprend l'ensemble des outils d'information.

■ L'annonce légale dans la presse

Un dispositif d'affichage réglementaire a été déployé dans les communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monêtier-les-Bains.



LE DISPOSITIF DE CONTRIBUTION

Afin de favoriser l'expression de l'ensemble des publics, plusieurs modalités de participation complémentaires ont été proposées durant la période de concertation. Elles combinent des temps

d'information, des échanges directs avec la maîtrise d'ouvrage, des formats participatifs et des outils de contribution écrite.

LES ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

En complément des dispositifs ouverts au public, des entretiens semi-directifs ont été conduits avec plusieurs acteurs du territoire. Ils visaient à recueillir des analyses plus approfondies sur le projet, ses conditions d'utilité, ses effets potentiels, ses points de vigilance et les attentes à prendre en compte dans la suite des études.

Cette démarche répondait à une finalité distincte de celle des modalités ouvertes au public. Conduits en amont, ces entretiens ne faisaient pas partie de la concertation préalable et n'avaient pas vocation à recueillir des contributions formelles sur le projet. Ils constituaient une étape préparatoire, destinée à

mieux connaître les acteurs du territoire et à identifier les inquiétudes susceptibles de s'exprimer. Afin d'adapter le ton et le déroulé des échanges au profil et au niveau de sensibilité des interlocuteurs, deux guides d'entretien distincts avaient été élaborés. Le premier était destiné à une parlementaire des Hautes-Alpes, le deuxième à un membre élu à la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes et un autre à la membre fondatrice du Collectif citoyen JOP 2030, tandis que le second s'adressait aux autres acteurs du territoire. Les enseignements recueillis ont ainsi permis de préparer et d'adapter le dispositif de concertation.

LES OUTILS DE CONTRIBUTION

■ Le registre numérique et papier

Pendant toute la durée de la concertation, le public pouvait également déposer une contribution écrite. Deux modalités étaient proposées :

- un registre numérique accessible sur le site dédié à la concertation,
- et des registres papier mis à disposition dans les mairies de Briançon, Saint-Chaffrey, Monêtier-les-Bains et La Salle-les-Alpes.

Ces registres ont permis à chacun de formuler un avis, une question, une demande ou une proposition, en complément des temps d'échanges en présentiel. Ils ont également permis à des personnes ne pouvant pas participer à la réunion publique ou à l'atelier de contribuer à la démarche.

■ Le cahier d'acteur

Les acteurs institutionnels, les associations et les organismes souhaitant développer une contribution argumentée pouvaient également transmettre un cahier d'acteur. L'ensemble des contributions reçues a été analysé par la maîtrise d'ouvrage et versé dans le présent bilan de concertation.



LES ÉVÉNEMENTS PARTICIPATIFS

■ L'atelier participatif

Un atelier participatif a été organisé le **vendredi 5 juin 2026, de 10 h à 12 h, à l'ancienne école du Prorel, à Briançon**. Il a réuni **24 participants**.

L'atelier s'est déroulé en deux temps. Une première séquence a permis de présenter la Solideo Alpes 2030, le contexte des Jeux et le projet de Ligne Olympique Réservée. Une seconde séquence était consacrée à la participation, avec une hiérarchisation des enjeux, puis un travail cartographique en sous-groupes suivi d'une restitution collective.

Les participants ont notamment travaillé sur les enjeux de **fiabilité et de régularité des transports**

collectifs, de sécurité des modes de déplacement, de continuités piétonnes et cyclables, d'accessibilité, d'insertion paysagère, d'environnement et d'héritage après les Jeux. Les productions cartographiques ont permis de localiser des points de vigilance et des propositions sur plusieurs secteurs du tracé, notamment Briançon, Chantemerle / Saint-Chaffrey, L'Aravet, Villeneuve / Pontillas et Le Monétier-les-Bains.

Les cartes annotées par les groupes ont été conservées comme supports de contribution et alimentent l'analyse qualitative du présent bilan.



■ La réunion publique

Une réunion publique s'est tenue le mercredi **10 juin 2026, de 18 h à 20 h, à la salle de la Montagne, à La Salle-les-Alpes**. Elle a réuni **220 participants**, parmi lesquels des habitants, élus des communes de la vallée, socioprofessionnels, associations et riverains.

Ce temps d'échange a permis de présenter le cadre général des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver Alpes 2030, le rôle de la Solideo Alpes 2030, les objectifs du projet de Ligne Olympique Réservée, les principes d'un bus à haut niveau de service, ainsi que les modalités de concertation.

Assisté par des hôtes pour veiller au bon accueil des participants et à leur installation, la réunion a donné lieu à de nombreuses interventions du public. Les échanges ont principalement porté sur **l'utilité du projet en héritage et son évaluation socio-économique, le tracé et le fonctionnement de la voie réservée, le financement et l'exploitation future du service, l'intermodalité et le dernier kilomètre, le stationnement, les impacts des travaux, ainsi que la prise en compte des contributions dans la suite des études.**

LES POINTS MOBILES D'INFORMATION

Afin d'aller à la rencontre des habitants et des usagers, trois points mobiles d'information ont été organisés :

- le **5 juin** sur le parvis de la mairie de Briançon ;
- le **10 juin** sur le parvis de la mairie de La Salle-les-Alpes ;
- le **18 juin** sur le parvis de la mairie de Saint-Chaffrey.

Ce dispositif a permis d'informer directement le public sur le projet et les modalités de la concertation, tout en recueillant de nombreuses questions, observations et avis.

Au total, une trentaine de personnes sont venues échanger avec l'équipe présente.



Point mobile d'information à Briançon

LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

■ La participation en chiffres

La concertation préalable sur le projet de Ligne Olympique Réservée s'est déroulée du **26 mai au 26 juin 2026**. Elle a associé plusieurs modalités

d'expression : registre numérique, registres papier, réunion publique, atelier participatif, travail cartographique et cahiers d'acteurs.

L'analyse de l'ensemble des contributions publiques a permis d'identifier **599 expressions distinctes**. Ces avis **ont pu être rattachés à une thématique et à une sous-thématique**. Par ailleurs, une expression ne comportant pas d'avis exploitable n'a pas été intégrée à l'analyse thématique.

LA PARTICIPATION AUX ÉVÉNEMENTS

La réunion publique du 10 juin 2026 à La Salle-les-Alpes a rassemblé **220 participants**. L'atelier participatif organisé le 5 juin 2026 à Briançon a réuni **24 participants**.

Le corpus analysé regroupe des expressions issues de cinq modalités :

- le registre numérique ;
- les registres papiers dans les quatre mairies ;
- la réunion publique ;
- l'atelier participatif ;
- les cahiers d'acteurs.

■ Précisions méthodologiques

Afin de restituer fidèlement les contributions, le présent bilan distingue **les contributions des avis exprimés**.

Une contribution correspond à une intervention unique formulée pendant la concertation : texte déposé sur un registre, prise de parole lors d'une rencontre, production issue d'un atelier ou cahier d'acteur.

Un avis, également désigné dans le présent bilan comme une expression, correspond à la plus petite unité de sens contenue dans une contribution. Il peut s'agir :

- d'un positionnement favorable, réservé ou défavorable ;
- d'une question ;
- d'une demande de précision ;
- d'un point de vigilance ;
- d'une proposition ;
- d'une demande d'étude ou de donnée.

Une même contribution peut aborder plusieurs sujets. À titre d'exemple, une personne peut, dans une seule intervention, interroger le coût du projet, demander des précisions sur la voie réservée et proposer la création d'un parking relais. Ces trois avis sont alors analysés séparément afin que chacun soit pris en compte.



■ La répartition des expressions par grande thématique

Les **599 expressions** codifiées se répartissent entre sept grandes thématiques.



■ Les conditions concrètes de mobilité au premier plan

Avec **147 expressions**, soit près d'un quart de l'ensemble des avis, les mobilités, l'accessibilité et l'intermodalité constituent la première thématique de la concertation.

Les participants se sont principalement exprimés sur la circulation et les congestions, le fonctionnement de la voie réservée, la qualité du futur service de bus, les cheminements piétons et cyclables, le stationnement, les parkings relais et les correspondances avec les autres modes.

Cette première place montre que les contributions n'ont pas seulement porté sur l'opportunité générale de la LOR. Une part importante du public s'est attachée aux conditions concrètes de son fonctionnement et de son insertion dans la vallée.

■ Des positionnements généraux nombreux et contrastés

Les avis généraux sur le projet représentent **128 expressions**, soit plus d'1/5 de l'ensemble des avis. Cette catégorie regroupe les soutiens au projet (15 avis), les avis réservés et favorables sous conditions (36 avis), les avis négatifs (18 avis), les oppositions explicites à la LOR (54 avis) ainsi que, dans une moindre mesure, les oppositions hors périmètre du projet

portant sur les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver Alpes 2030 (6 avis).

Ces expressions sont généralement complétées par des arguments plus précis, classés dans les autres thématiques.

■ Une forte attente d'information et de transparence

Les sujets relatifs à la concertation, à l'information et à la confiance représentent **89 expressions**.

Les demandes portent notamment sur le tracé détaillé, la localisation des sections réservées, les données de trafic, les gains de temps, les emprises foncières, les impacts environnementaux, le coût et le fonctionnement du futur service.

Le poids de cette thématique ne traduit donc pas uniquement une appréciation du dispositif de participation. La Solideo Alpes 2030 intègre un besoin de données plus précises pour apprécier l'utilité et les effets du projet.

■ Un projet replacé dans un contexte territorial plus large

Les 89 expressions relatives au contexte du projet concernent notamment le ferroviaire, le pôle d'échanges multimodal de Briançon, Montgenèvre, l'organisation des Jeux, les flux touristiques et les politiques générales de déplacement.

Une part importante de ces sujets dépasse le

périmètre direct de la Solideo Alpes 2030. Leur présence montre néanmoins que les participants apprécient la LOR au regard d'un système territorial plus large, associant train, bus, stationnement, modes actifs et accès aux stations.

■ Des préoccupations environnementales et locales bien identifiées

L'environnement, le climat et le paysage regroupent **50 expressions**, tandis que le cadre de vie et les impacts locaux en rassemblent **49**.

Les premières portent principalement sur l'artificialisation des sols, les terres agricoles, le bilan carbone, la biodiversité et l'insertion paysagère. Les secondes concernent davantage la sécurité, les travaux, les accès aux habitations et aux activités, les nuisances et les effets économiques.

■ Des questions structurantes sur le coût et l'héritage

La thématique de l'opportunité, du coût et de l'héritage rassemble **47 expressions**.

Elle est moins nombreuse que les thèmes liés aux mobilités ou à l'information, mais elle contient plusieurs questions déterminantes dans la formation des avis : utilité réelle de l'opération, proportionnalité de l'investissement, financement, pérennité du service après 2030 et alternatives possibles.

LA TONALITÉ GÉNÉRALE DES AVIS

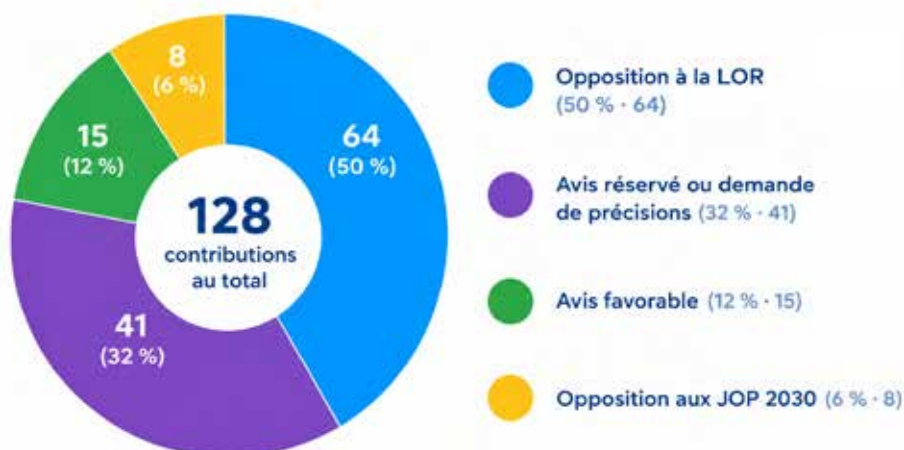
Parmi les **128 expressions** classées dans la catégorie « Avis général », la répartition est la suivante : Les expressions d'opposition à la LOR sont les plus nombreuses dans cette catégorie. Elles contestent principalement son utilité, son coût, son

dimensionnement, ses impacts ou son lien avec les Jeux.

Les avis réservés ou demandes de précisions occupent également une place importante (41 expressions). Ils expriment souvent un accord avec l'objectif d'améliorer les transports collectifs, assorti

de conditions portant sur le tracé, le fonctionnement, la qualité du service, l'environnement ou l'héritage.

Les avis favorables valorisent principalement la priorité donnée aux transports collectifs, le report modal, l'amélioration des déplacements et l'occasion offerte par les Jeux d'accélérer un projet structurant.



Cette répartition caractérise uniquement les avis recueillis dans le cadre de la concertation. Elle ne peut être considérée comme représentative de l'opinion de l'ensemble de la population.

■ Les principaux enseignements quantitatifs

La lecture quantitative fait ressortir quatre enseignements principaux :

- **Le débat a d'abord porté sur le fonctionnement concret du projet :** les mobilités, l'accessibilité et l'intermodalité concentrent près d'un quart des expressions.
- **Les positions générales sont contrastées :** les

oppositions et les avis réservés sont fortement présents, mais les contributions favorables montrent également un soutien au principe d'une amélioration des transports collectifs.

- **L'information disponible constitue un enjeu central :** les participants demandent des plans, des données et des études plus détaillées pour pouvoir apprécier les effets du projet.
- **La LOR est analysée à l'échelle d'un système de mobilité plus large :** les contributions la relient fréquemment au train, au stationnement, aux navettes locales, aux modes actifs, aux flux touristiques et à l'organisation des Jeux.

LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

Les contributions recueillies font apparaître une grande diversité de positionnements. **Certains participants soutiennent la LOR ou le principe de la priorité donnée aux transports collectifs.** D'autres formulent un avis favorable sous conditions. Une partie du public exprime enfin une opposition au projet ou, plus largement, aux Jeux.

Au-delà de ces positionnements, **plusieurs préoccupations communes se dégagent :** l'efficacité réelle de la voie réservée, la qualité du service après 2030, l'articulation avec les autres mobilités, le coût, les impacts environnementaux, les conséquences des travaux et la transparence des études.

La synthèse suivante restitue les principaux arguments, questions et propositions. Elle présente également les réponses de la Solideo Alpes 2030.

LES AVIS SUR LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET

■ Une distinction entre l'opposition aux JOP et l'opposition au projet

Les contributions recueillies montrent que les réactions à la LOR s'inscrivent dans un contexte plus large que celui du seul projet d'aménagement. Certaines expressions renvoient directement aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver Alpes 2030 et à leur opportunité, tandis que d'autres portent spécifiquement sur la conception, l'utilité et les impacts de la LOR. Cette distinction permet de mieux qualifier les positions exprimées et les arguments qui les sous-tendent.

Les contributions font apparaître deux formes d'opposition distinctes. **8 expressions** portent principalement sur les JOP 2030. Elles remettent en cause l'organisation même de l'événement,

indépendamment des caractéristiques particulières de la LOR, notamment au regard du changement climatique et de la préservation de la montagne.

« Avis défavorable, les jeux olympiques d'hiver n'ont plus raison d'être, il ne faut surtout pas défigurer une vallée encore un peu authentique. »

Avis déposé sur la plateforme participative

À l'inverse, 64 expressions portent directement sur le projet de LOR. Elles contestent la solution d'aménagement proposée, en particulier la création d'une troisième voie, son efficacité sur la circulation, son coût et ses effets sur les espaces agricoles et le paysage.

« Mais cette troisième voie va créer des entonnements à chaque traversée de village, diminuer encore les terres agricoles déjà très petites et en aucun cas favoriser les déplacements dans la vallée de la Guisane. Si l'on veut fluidifier le trafic, il faut développer les transports en commun, qu'ils soient gratuits et adapter à des usages quotidiens pour les personnes travaillant et pour les touristes. »

Avis déposé sur la plateforme participative

L'opposition au projet ne traduit donc pas systématiquement une opposition aux JOP. Certaines contributions reconnaissent la nécessité d'améliorer les transports collectifs dans la vallée, tout en considérant que la LOR, dans sa configuration présentée, ne constitue pas une réponse adaptée.



DES AVIS CONTRASTÉS SUR L'UTILITÉ, LE COÛT ET L'HÉRITAGE DU PROJET

■ Une amélioration des transports collectifs attendue, mais une solution discutée

Plusieurs contributions reconnaissent la nécessité d'améliorer les transports collectifs dans la vallée. Elles soulignent les difficultés de circulation, l'insuffisante fiabilité de l'offre actuelle et l'intérêt de réduire la dépendance à la voiture.

Certains participants considèrent que **les Jeux d'hiver d'Alpes 2030 offrent une occasion d'accélérer un projet utile au Briançonnais**. D'autres soutiennent le principe d'une priorité donnée aux bus, mais estiment ne pas disposer de suffisamment d'informations sur les aménagements réellement envisagés.

« Je suis favorable au principe de la Ligne Olympique Réservee, car la priorité donnée aux transports collectifs sur cet axe est pertinente et nécessaire. En revanche, le dossier ne permet pas aujourd'hui de comprendre concrètement où cette priorité sera réellement mise en œuvre. »

Avis déposé sur la plateforme participative

Une partie des avis rejette plus directement la LOR. Ces expressions contestent son utilité, ses effets attendus ou le fait qu'elle réponde suffisamment aux besoins des habitants.

« NON au projet actuel ou plutôt interrogez les populations des montagnes pour savoir ce dont ils ont vraiment besoin en pensant à l'intérêt commun et pas aux intérêts de quelques-uns »

Avis déposé sur la plateforme participative

La concertation fait ainsi apparaître une distinction importante : certaines contributions s'opposent au projet lui-même, d'autres reconnaissent le besoin

d'améliorer les mobilités, mais contestent le dimensionnement ou le niveau de précision de la solution proposée.

■ Une proportionnalité interrogée au regard de la saisonnalité

Plusieurs participants estiment que **les principales congestions sont concentrées sur les périodes touristiques**. Ils interrogent la proportionnalité d'aménagements permanents destinés, selon eux, à répondre à un problème limité dans le temps.

« Rappelons que les encombrements n'ont lieu qu'en période de fort tourisme c'est-à-dire 3 mois par an. Et "hors saison" soit plus de la moitié de l'année c'est la faible fréquence qui décourage d'éventuels usagers. »

Avis déposé sur la plateforme participative

D'autres contributions décrivent au contraire un axe très sollicité et soutiennent la création d'une priorité donnée aux transports collectifs.

« On a besoin de cette 3^e voie pour inciter les gens à prendre le bus et diminuer le trafic routier, donc désaturer cet axe très fortement sollicité »

Avis déposé sur la plateforme participative

Les avis divergent donc sur la fréquence, la localisation et l'intensité des difficultés. Plusieurs contributions demandent de distinguer les congestions quotidiennes de Briançon, les pics saisonniers de la vallée et les besoins spécifiques des Jeux.

■ Un héritage conditionné à la qualité du service

Pour les participants, l'héritage ne se limite pas à la réalisation des infrastructures. Il dépend du service qui sera effectivement proposé après 2030.

Les attentes portent sur la fréquence, l'amplitude horaire, les services du matin et du soir, le maintien de l'offre hors saison, la tarification, les correspondances et l'adaptation des véhicules aux différents usages.

« L'enjeu ne doit pas être uniquement de réussir Alpes 2030. Il doit surtout être de préparer 2040, 2050 et les décennies à venir dans une vallée alpine confrontée aux défis climatiques, touristiques et de qualité de vie. »

Avis déposé sur la plateforme participative

Certaines contributions reconnaissent le manque actuel de transports collectifs tout en s'interrogeant sur l'exploitation future :

« Mais qui va exploiter les bus après ? y'en aura-t-il ? quel prix ? quels horaires ? »

Avis déposé sur la plateforme participative

La crainte d'un service renforcé pendant les Jeux puis réduit après 2030 est également exprimée, de même que celle d'une charge financière durable pour les collectivités.

■ Des interrogations fortes sur le coût et le financement

Le coût et le financement constituent la première sous-thématique de cette famille, avec 28 expressions. Plusieurs participants jugent le montant trop élevé au regard des bénéfices attendus. D'autres demandent de distinguer le coût global, les seuls travaux, les études, les acquisitions foncières, les aléas, le matériel roulant et le fonctionnement futur.

« Il est déroutant de discuter d'un projet de mobilité de **42 M€** avec seulement trois données de trafic [...] Il est tout aussi déroutant de discuter d'un projet de mobilité avec seulement le montant de l'investissement et rien sur le coût d'exploitation. »

Avis déposé sur la plateforme participative

Des contributions interrogent également les priorités de la dépense publique ou les conséquences du financement pour les contribuables locaux.

■ Des alternatives et des compléments proposés

Plusieurs solutions alternatives ou complémentaires ont été évoquées : tramway, tram-train, transport par câble, renforcement de la ligne existante, parkings relais, filtrage de la circulation, amélioration du ferroviaire ou interventions ciblées sur les principaux points noirs.

« Mais il est difficile de ne pas constater qu'un véritable transport propre structurant, de type tramway ou tram-train, aurait mérité d'être pensé depuis longtemps pour notre territoire. »

Avis déposé sur la plateforme participative

Certaines contributions ne demandent pas nécessairement la réalisation immédiate d'une autre infrastructure. Elles souhaitent surtout connaître les solutions étudiées et les raisons ayant conduit au choix du bus à haut niveau de service.



La réponse apportée par le maître d'ouvrage

La Solideo Alpes 2030 rappelle que la LOR vise à structurer un bus à haut niveau de service entre Briançon et Le Monétier-les-Bains. Le projet associe un aménagement global de l'itinéraire, des sections réservées entre Briançon et La Salle-les-Alpes lorsque cela est nécessaire et pertinent, et des aménagements ponctuels jusqu'au Monétier-les-Bains.

À ce stade de l'avant-projet, le coût global d'investissement est estimé à environ **41,2 millions d'euros hors taxes toutes dépenses confondues**, comprenant les études, les diagnostics, les acquisitions foncières et les travaux. Dans la continuité des études la Solideo Alpes 2030 fournira une évaluation socio-économique pour compléter les études qui seront engagées.

Les clés définitives de répartition de ce financement et le coût d'exploitation après 2030 restent à préciser.

Le projet vise une fréquence élevée, un temps d'attente réduit, une vitesse commerciale améliorée et une amplitude horaire large. Les valeurs cibles, la tarification, le matériel roulant et les modalités précises d'exploitation relèvent toutefois des études à venir et de l'autorité organisatrice compétente.

Une solution de transport par câble dans la vallée de la Guisane aurait un coût d'investissement beaucoup plus conséquent, des coûts d'exploitation très élevés, un impact paysager très fort, et une desserte qui serait limitée à quelques stations intermédiaires contrairement à une desserte BHNS beaucoup plus fine (une vingtaine d'arrêts par sens). L'opportunité d'un tel équipement pour le contexte de la vallée de Serre Chevalier ne semble pas justifiée et ne répond pas aux enjeux de desserte du territoire.

LE FONCTIONNEMENT DE LA VOIE RÉSERVÉE ET DU FUTUR SERVICE DE TRANSPORT

■ Le fonctionnement de la troisième voie au cœur des questions

Les mobilités, l'accessibilité et l'intermodalité constituent la thématique la plus abordée, avec 147 expressions.

Les principales questions portent sur le fonctionnement de la voie réservée : sens d'utilisation, éventuelle réversibilité, croisement des bus, alternance selon les horaires et raccordement à la circulation générale.

« Le projet prévoit-il une voie dédiée permanente, une voie réversible ou des aménagements ponctuels ? Ces éléments apparaissent déterminants pour évaluer l'efficacité réelle de l'infrastructure. »

Avis déposé sur la plateforme participative

Plusieurs participants craignent que les bus gagnent du temps sur certaines sections, puis retrouvent la circulation générale au niveau des entrées de Briançon, des giratoires ou des traversées urbaines. La discontinuité de la voie est parfois décrite comme le risque d'un « BHNS en pointillé ».

D'autres demandent de privilégier des interventions ciblées sur les arrêts, les carrefours et les secteurs où les bus perdent effectivement du temps.

■ Une attente forte sur la fréquence, la régularité et le confort

Les contributions montrent que la réussite du projet sera évaluée autant à travers la qualité du service qu'à travers les aménagements de voirie.

Les attentes portent notamment sur :

- une fréquence attractive ;
- une amplitude adaptée aux actifs et aux saisonniers ;
- une desserte maintenue hors saison ;
- des horaires en soirée ;
- une information voyageurs lisible ;
- une billettique simple ;
- des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, aux bagages et au matériel de ski.

« Pour une expérience client digne d'une station de ski internationale, il faut des navettes adaptées (stockage des skis et des bagages), pas des bus de transport scolaire. »

Avis déposé sur la plateforme participative

Plusieurs participants estiment également que les difficultés actuelles de la ligne 6 sont liées aux temps d'arrêt, au paiement à bord, à l'aménagement des arrêts ou à une fréquence insuffisante hors saison. Des propositions concrètes concernent l'achat des titres sur smartphone, la gratuité pendant certaines périodes ou l'intégration des transports aux forfaits touristiques.

■ Des mobilités actives à mieux sécuriser

Les cheminements piétons et cyclables occupent une place importante dans les expressions recueillies.

Les participants demandent notamment :

- la finalisation de la Via Guisane ;
- des continuités cyclables entre les villages ;
- des trottoirs dans les secteurs qui en sont dépourvus ;
- des traversées sécurisées ;
- des stationnements vélos à proximité des arrêts ;
- une meilleure articulation entre le vélo et le bus.

L'atelier cartographique a permis de localiser plusieurs secteurs de vigilance, notamment entre Chantemerle et Villeneuve :

« Il y a donc une vraie nécessité d'avoir un itinéraire sécurisé le long de la route nationale entre Chantemerle et Villeneuve. »

Avis issu de l'atelier participatif

La desserte du dernier kilomètre et des hameaux a également été soulevée, afin que la ligne principale ne bénéficie pas seulement aux usagers situés à proximité immédiate de la RD 1091.

■ Des parkings relais et une intermodalité jugés indispensables

Les participants relient fréquemment l'attractivité du BHNS à l'organisation du stationnement et des correspondances.

« Premièrement, ne pas oublier de construire vrais parkings relais à Briançon »

Avis déposé sur la plateforme participative

Les demandes portent sur des parkings relais aux entrées de la vallée, une information sur les places disponibles, une tarification coordonnée et une connexion efficace avec la gare et les navettes locales. Des positions plus réservées demandent toutefois

de préserver les places nécessaires aux commerces, aux logements et aux équipements dans les secteurs traversés.



La réponse apportée par le maître d'ouvrage

La création d'une voie continue en site propre sur l'ensemble du tracé n'est ni techniquement possible ni considérée comme opérationnellement nécessaire.

La vallée présente des configurations différentes : secteurs urbains contraints, fonds de vallée plus ouverts et espaces présentant des sensibilités environnementales. Le projet recherche donc des sections réservées entre Briançon et La Salle-les-Alpes là où elles sont pertinentes et nécessaires, complétées par des interventions ponctuelles sur les carrefours, les arrêts et les traversées. Le sens d'exploitation, l'alternance éventuelle et les modalités de croisement restent à préciser dans les études.

La LOR vise à fiabiliser la desserte structurante actuellement assurée par la ligne 6. La Solideo Alpes 2030 réalise les infrastructures tandis que la tarification, la billettique, le matériel roulant et l'organisation détaillée du service relèvent de l'autorité organisatrice et du futur exploitant.

Le projet intègre les déplacements piétons et cyclables, l'accessibilité des arrêts et la sécurisation des traversées. Leur définition précise devra être conduite secteur par secteur, en tenant compte des points identifiés lors de l'atelier.

Le futur pôle d'échanges multimodal de Briançon constitue l'extrémité sud de la LOR. Les deux projets sont distincts, mais doivent s'articuler pour faciliter les correspondances entre le train et le bus. Le principe de parkings de rabattement est également évoqué ; leur nombre, leur capacité et leur localisation restent à définir.

L'ENVIRONNEMENT, LE CLIMAT ET LE PAYSAGE

■ Une contribution climatique diversement appréciée

Certains contributeurs considèrent que la LOR peut contribuer à réduire l'empreinte carbone des déplacements en favorisant le report de la voiture vers les transports collectifs.

« Le projet de LOR présenté par la SOLIDEO ayant pour objectif le report modal de la voiture vers les transports en commun pourrait à ce titre être intéressant. »

Avis issu du cahier d'acteur The Shifters

D'autres demandent que le bilan climatique prenne en compte l'ensemble du cycle de vie du projet : travaux, matériaux, entretien, exploitation et éventuels effets sur la fréquentation touristique.

« Le dossier présenté néglige l'impact climatique [...] alors que le projet fait référence à juste titre aux impacts environnementaux. »

Avis issu du cahier d'acteur The Shifters

Les contributions rappellent que les bénéfices climatiques dépendront du nombre réel d'utilisateurs transférés depuis la voiture et du niveau de service proposé après les Jeux.

■ Des préoccupations sur l'artificialisation et les terres agricoles

Plusieurs avis portent sur les emprises nécessaires à l'aménagement, notamment dans un fond de vallée où les espaces agricoles et naturels sont limités.

« Dans une vallée alpine où les espaces agricoles et naturels sont limités, chaque nouvelle emprise doit être justifiée avec une grande rigueur. »

Avis issu de la plateforme participative

Les participants interrogent l'imperméabilisation des sols, les effets sur les exploitations, les haies, les cours d'eau, les zones humides et les continuités écologiques.

Une demande récurrente porte sur la publication des études environnementales et sur la présentation précise des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation.

■ La préservation de l'identité paysagère de la vallée

Plusieurs expressions craignent que l'élargissement de la voirie dégrade le caractère montagnard et l'attractivité de la vallée.

« Cette nouvelle voie défigurera le paysage existant et détruira le cachet de la vallée. »

Avis issu de la plateforme participative

D'autres considèrent qu'un meilleur transport collectif peut contribuer à limiter la présence de la voiture et améliorer l'expérience du territoire, à condition que les aménagements soient sobres et correctement intégrés.

i La réponse apportée par le maître d'ouvrage

La création d'une voie continue en site propre sur l'ensemble du tracé n'est ni techniquement possible ni considérée comme opérationnellement nécessaire. La vallée présente des configurations différentes : secteurs urbains contraints, fonds de vallée plus ouverts et espaces présentant des sensibilités environnementales.

La LOR vise à fiabiliser la desserte structurante actuellement assurée par la ligne 6. **La Solideo Alpes 2030 réalise les infrastructures tandis que la tarification, la billettique, le matériel roulant et l'organisation détaillée du service relèvent de l'autorité organisatrice et du futur exploitant.**

Le projet intègre les déplacements piétons et cyclables, l'accessibilité des arrêts et la sécurisation des traversées. Leur définition précise devra être conduite secteur par secteur, en tenant compte des points identifiés lors de l'atelier.

Le futur pôle d'échanges multimodal de Briançon constitue l'extrémité sud de la LOR. Les deux projets sont distincts, mais doivent s'articuler pour faciliter les correspondances entre le train et le bus. Le principe de parkings de rabattement est également évoqué ; leur nombre, leur capacité et leur localisation restent à définir.

LE CADRE DE VIE, LA SÉCURITÉ ET LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

■ Des préoccupations sur les travaux et leurs effets

Les travaux, prévus de la fin de l'année 2027 à 2029, suscitent des préoccupations concernant le bruit, la poussière, les ralentissements, les déviations, les livraisons et l'accès aux activités.

« On est beaucoup à La Salle à être au bord de la route, de la nuisance sonore que va avoir cet impact des travaux [...] au niveau de nos clients. »

Avis issu de la réunion publique

Les professionnels demandent une information en amont, un phasage adapté aux saisons touristiques et une coordination avec les autres chantiers du Briançonnais.

■ Une forte demande de sécurisation

Les ateliers ont permis de localiser plusieurs points sensibles : arrêts de bus peu lisibles, traversées piétonnes, secteurs sans trottoir, sorties peu visibles et conflits entre voitures, piétons, cyclistes et usagers transportant du matériel de ski.

L'arrêt de l'Aravet a notamment été décrit comme un secteur problématique :

« Il y a donc un vrai problème de sécurité et de croisement entre les voitures, les piétons, les gens avec les skis, les gens sans les skis [...] »

Avis issu de la plateforme participative

Plusieurs contributions demandent aussi une meilleure maîtrise de la vitesse et une vigilance particulière dans les traversées de villages.

■ Des effets économiques appréciés de manière contrastée

Certains acteurs considèrent la LOR comme un levier d'amélioration des déplacements domicile-travail et d'attractivité économique.

« Une infrastructure stratégique pour le territoire »

Avis issu du cahier d'acteur de la CCI Hautes-Alpes

D'autres insistent sur les effets négatifs des bouchons actuels sur les commerces et l'expérience touristique :

« Pendant les vacances scolaires, à partir de 16h 30, on pourrait fermer le magasin, ça serait pareil. »

Avis issu de la réunion publique

À l'inverse, certains contributeurs craignent que l'amélioration de l'accessibilité favorise une hausse supplémentaire de la fréquentation et accentue la pression touristique.

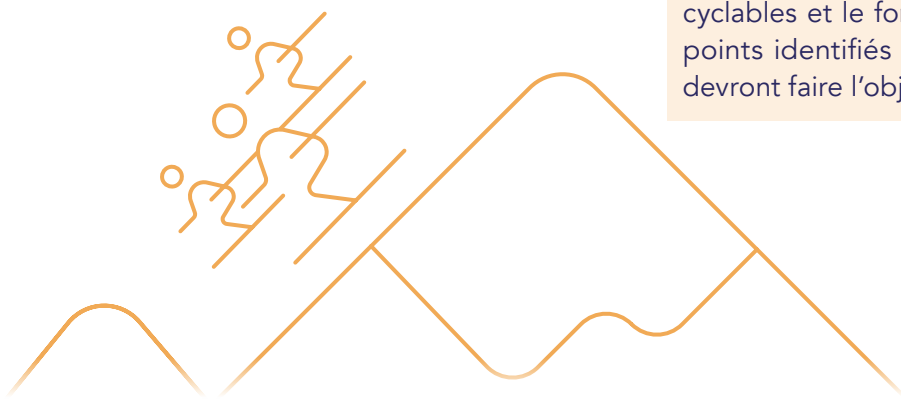


La réponse apportée par le maître d'ouvrage

Un chantier linéaire sur un axe fréquenté entraînera nécessairement des effets temporaires. Le phasage devra rechercher le maintien de la circulation, des accès aux logements, aux commerces, aux hébergements et aux exploitations.

Une information régulière des habitants, des usagers et des professionnels devra accompagner le chantier. La Solideo Alpes 2030 coordonnera ses opérations avec les collectivités et les autres maîtres d'ouvrage. Les modalités précises restent à définir.

La sécurité de tous les modes constitue l'un des objectifs du projet. Les études intègrent les arrêts, les traversées piétonnes, les trottoirs, les itinéraires cyclables et le fonctionnement des carrefours. Les points identifiés pendant l'atelier cartographique devront faire l'objet de réponses localisées.



L'INFORMATION, LA TRANSPARENCE ET LA QUALITÉ DE LA CONCERTATION

■ Une concertation jugée tardive ou trop limitée par certains

Plusieurs participants estiment que la concertation intervient alors que les principales orientations sont déjà arrêtées. Ils regrettent que l'opportunité générale du projet ne soit plus ouverte à la discussion.

« En page 19, il est écrit clairement qu'à ce stade de la concertation, la concertation n'a pas pour objet de remettre en question l'ambition du projet. Ça veut dire qu'aujourd'hui, on arrive après tout. »

Avis issu de la réunion publique

D'autres critiques portent sur le nombre de rencontres, l'horaire de l'atelier ou la difficulté de se prononcer à partir d'un projet encore peu détaillé.

■ Une demande forte de plans, d'études et de données

Avec **53** expressions, l'information et la transparence constituent la principale sous-thématique de cette famille.

Les participants demandent notamment :

- des plans d'insertion section par section ;
- des coupes-types ;
- le fonctionnement de la troisième voie ;
- les emprises foncières ;
- les études de trafic ;
- les gains de temps attendus ;
- l'évaluation socio-économique ;
- le bilan carbone ;
- les études environnementales ;
- le plan de financement ;
- le calendrier détaillé des travaux.

Une contribution précise les documents attendus :

« Des coupes-types, une explication des contraintes d'emprise, des carrefours et giratoires concernés, ainsi qu'un schéma d'exploitation par section seraient indispensables. »

Avis issu de la plateforme participative

■ Une attente de traçabilité des avis

Les participants souhaitent savoir comment leurs observations seront examinées et quelles évolutions pourront en résulter.

« Il serait souhaitable que le bilan de cette concertation soit rendu public et précise concrètement comment les avis citoyens auront fait évoluer le projet. »

Avis issu de la plateforme participative

Certains expriment plus directement un doute sur le devenir de leur contribution :

« Je veux bien contribuer mais je doute du devenir de cette contribution. »

Avis issu de la plateforme participative

i La réponse apportée par le maître d'ouvrage

La concertation préalable intervient avant la déclaration d'utilité publique et l'enquête publique. Le principe d'améliorer les déplacements collectifs est acté, mais plusieurs choix restent ouverts : insertion, sections réservées, aménagements ponctuels, arrêts, modes actifs et fonctionnement en héritage.

Le projet n'étant pas finalisé, plusieurs données demeurent en cours de consolidation. Les dossiers réglementaires ultérieurs devront notamment présenter les emprises, les impacts et les mesures environnementales.

L'ensemble des contributions publiques est analysé dans le présent bilan. Celui-ci doit identifier les principaux enseignements, les réponses disponibles, les sujets à approfondir et les éléments qui relèvent d'autres partenaires.

Au regard de ces éléments qualitatifs il ressort plusieurs enseignements majeurs. Si la nécessité d'améliorer les transports collectifs dans la vallée est largement reconnue, la solution proposée suscite des appréciations contrastées quant à son utilité, son dimensionnement et son coût. La réussite du projet apparaît donc étroitement liée à la qualité du service qui sera proposé après 2030, notamment en matière de fréquence, d'amplitude horaire et d'intermodalité. Les contributions soulignent également la nécessité de limiter les impacts sur l'environnement, le paysage, le cadre de vie et les activités économiques. Enfin, elles expriment une forte attente de transparence, de données précises et de traçabilité quant à la prise en compte des avis dans la poursuite des études.

LES SUITES DE LA CONCERTATION

LA POURSUITE DU DIALOGUE TERRITORIAL

■ Une concertation jugée tardive ou trop limitée par certains

La concertation préalable ne constitue pas une étape isolée mais s'inscrit dans une démarche de dialogue continu avec les habitants, les usagers, les élus, les associations et les acteurs économiques du Briançonnais. Au-delà de la période du 26 mai au 26 juin 2026, la Solideo Alpes 2030 entend maintenir un lien régulier avec le territoire tout au long de la poursuite des études.

Les contributions recueillies via le registre numérique, les registres papier en mairies et les cahiers d'acteurs viendront nourrir les réflexions techniques en cours, notamment sur les conditions de circulation et les temps de parcours de la ligne forte, l'insertion du projet dans les communes traversées, les effets sur l'environnement et les milieux naturels, ainsi que les enjeux de sécurité pour tous les modes de déplacement.

Ce dialogue se poursuivra à travers les instances de gouvernance du projet, associant le Département des Hautes-Alpes, la Région Sud, les communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-Alpes et Le Monétier-les-Bains, ainsi que les services de l'État.

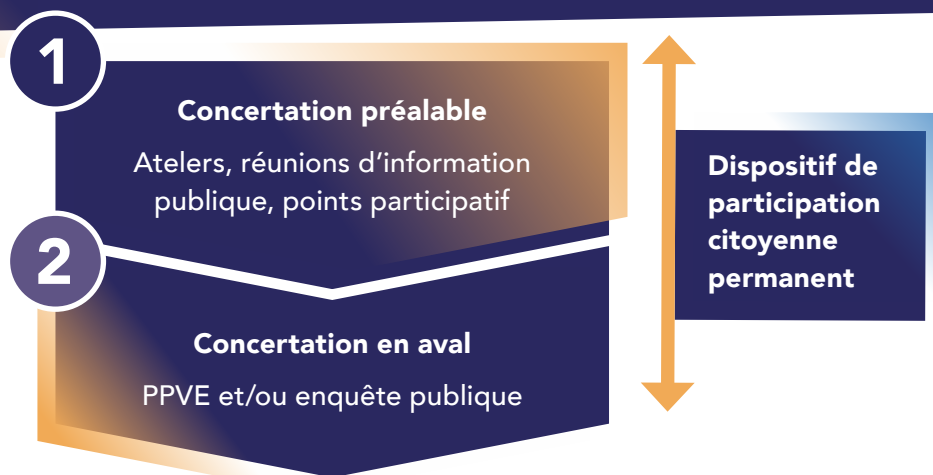
Une table ronde commune accessibilité à plusieurs concertations préalables des projets de la Solideo Alpes 2030 s'est déroulée le 24 octobre 2026.

Une table ronde dédiée à l'héritage durable viendra compléter les dispositifs de concertation de plusieurs projets de la Solideo Alpes 2030. Ouverte au public, en présentiel et en ligne, elle proposera un temps d'échange sur les enjeux transversaux de ces projets, notamment en matière d'environnement, d'accessibilité, d'économie, d'emploi local et d'héritage territorial.

Par ailleurs, dans la continuité de ce dialogue territorial, des réunions publiques organisées par le COJOP seront organisées.

Aussi, dans les phases ultérieures, le projet pourra, selon les procédures réglementaires applicables, faire l'objet d'une participation du public par voie électronique (PPVE) et/ou d'une enquête publique. La PPVE permettra au public de consulter un dossier plus détaillé, comprenant notamment les éléments environnementaux disponibles, et de déposer ses observations en ligne pendant une durée minimale de trente jours.

Cette étape, distincte de la concertation préalable présentée dans ce bilan, constituera un nouveau temps d'information et de participation sur un projet davantage précisé. Elle s'inscrit dans le dispositif de dialogue continu avec le territoire appelé à se poursuivre tout au long de l'avancement de la LOR.



■ Le calendrier des prochaines étapes

À l'issue de la concertation préalable, le projet de Ligne Olympique Réservée (LOR) poursuivra son avancement selon le calendrier suivant, directement lié à l'échéance des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030 :

– 2026 : poursuite de la conception

Approfondissement des études techniques, environnementales et de circulation, intégrant les enseignements de la concertation pour affiner les choix d'aménagement dans les secteurs les plus contraints.

– 2026-2027 : instruction des dossiers réglementaires et maîtrise foncière

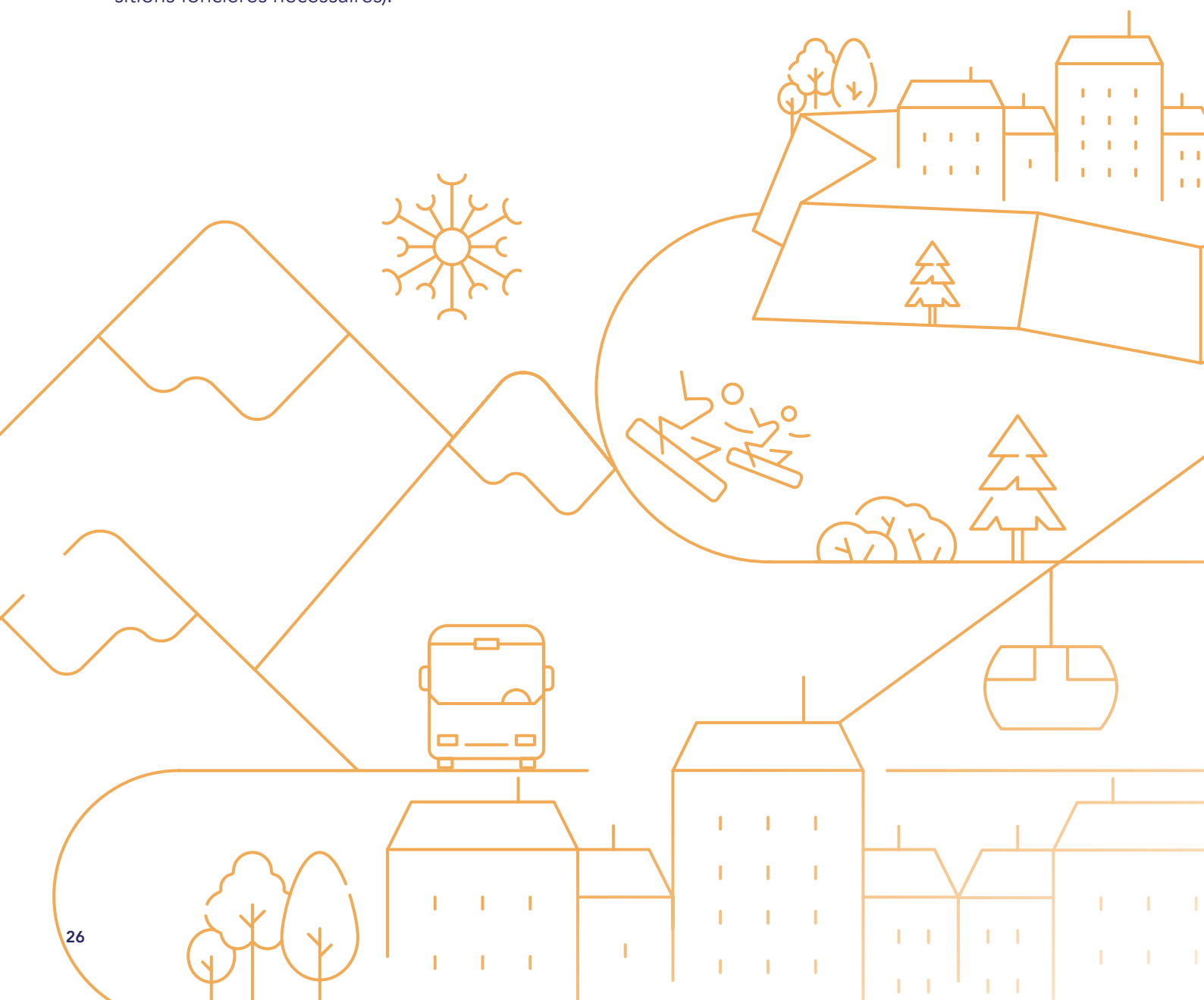
Engagement des procédures réglementaires nécessaires à la réalisation du projet, en parallèle des démarches de maîtrise foncière (enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, acquisitions foncières nécessaires).

– Fin 2027-2029 : travaux d'aménagement

Réalisation des aménagements permettant de garantir, dès 2030, des liaisons fiables vers les sites olympiques du Briançonnais.

– 2030 : phase héritage

Finalisation des aménagements dans une logique d'héritage durable pour le territoire, avec la structuration à terme d'une desserte en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Briançon et Le Monêtier-Bains, au bénéfice des habitants, des salariés, des saisonniers et de l'ensemble des usagers de la vallée, au-delà de l'échéance olympique.



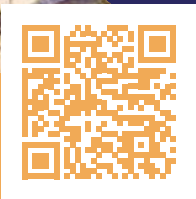
Rendez-vous sur le site de la concertation
pour suivre l'actualité du projet :
participationcitoyenne.solideo-2030.com





Solideo Alpes 2030
| Société de livraison |
des ouvrages olympiques

Site
Briançonnais



Retrouvez toutes les informations
liées à la concertation sur
participationcitoyenne.solideo-2030.com