



avis sur le projet LOR

Mountain Wilderness (MW dans la suite de ce texte) est une association de protection de la montagne, reconnue d'utilité publique et agréée protection de l'environnement. Son expertise dans le domaine de l'aménagement de la montagne est reconnue et lui permet de siéger dans de nombreuses instances aussi bien au niveau national que local. Nous vous faisons part, ci-dessous, de notre analyse du projet LOR .

Le projet LOR est un des 40 projets engagés par la Solideo dans le cadre du projet global des JOP 2030 des Alpes françaises.

Le contexte général est celui de JOP 2030 décidés par des exécutifs régionaux et nationaux sans aucune consultation des habitants des territoires, d'une loi Olympique qui déroge à toutes les dispositions réglementaires dans le droit des sols, l'artificialisation des sols, la sécurité des biens et des personnes, la place laissée aux sponsors, la privatisation des profits et la socialisation des pertes pour l'État et les collectivités. Mountain Wilderness s'était prononcée contre ce projet des JOP2030 à cause de l'absence de consultation nationale, contraire d'ailleurs avec le droit de l'environnement et de la convention d'Aarhus, de l'inutilité de ce projet pour l'attractivité des Alpes qui sont déjà renommées mondialement et dont les stations sont bien fréquentées, de l'absence de données et de réflexion en termes de service aux habitants (logements, mobilité, activités,...), des dépenses excessives qui seraient mieux utilisées pour des investissements locaux demandés depuis longtemps et pour la transition climatique, et enfin des inconvénients de ces JOP pour la population des territoires : encombrements des routes et émissions de GES dues aux voyages des sportifs et spectateurs.

L'ensemble des parties prenantes engagées dans la préservation et la transition des Alpes françaises - notamment les associations concernées - n'est pas associé à une véritable concertation. La feuille de route environnementale du projet global est à ce stade à l'état de projet et ne présente que 27 objectifs sur les 41 annoncés. La commission environnement commence tout juste ses travaux. Or les JOP se déroulent à proximité d'espaces protégés (par exemple le Parc National des Écrins) et auront des incidences sur la faune et la flore, notamment des modifications définitives des forêts et des espaces naturels, une production de neige

artificielle en grande masse et un impact sur la ressource en eau, avec pour seul héritage une évolution des domaines skiables dans un contexte de diminution de la disponibilité de la neige...

1. Sur la forme de la concertation

La concertation n'en a que le nom tant le développement des échanges avec la Solideo est impossible à la fois par manque de temps laissé à la concertation, et par un mauvais timing, trop tôt pour intégrer les données qui manquent et trop tard pour revoir les grandes lignes du projet. Les délais contraints ne permettent pas d'organiser une coopération encore moins une coconstruction avec les habitants. Les infos manquent et arrivent au fur et à mesure de l'élaboration du projet. La date de fin de la concertation fixée au 26 juin est particulièrement problématique puisque des données importantes comme le tracé de la LOR n'ont été apportées que lors de la réunion publique du 9 juin et n'ont toujours pas été publiées, sans respecter donc le délai d'un mois prévu.

La carte des sites olympiques (à confirmer par le CIO) vient de sortir mais elle est encore incomplète et risque d'ajouter des épreuves et des travaux là où un projet aura déjà été discuté. On parle ainsi d'organiser le ski alpinisme et le free ride dans le briançonnais sans que l'impact de ces épreuves ait été intégré dans les projets de la LOR et du territoire.

Comme les autres projets de la Solideo dans chacun des 4 sites des JOP, les projets locaux sont présentés séparément, avec des calendriers de concertation différents, alors qu'ils sont interdépendants, ce qui nuit à l'appréciation de leur intérêt ou de leurs contradictions et empêche les contributeurs de donner un avis éclairé. Par exemple la LOR, qui concerne la circulation dans la vallée de la Guisane, est organisée pour les JOP alors que la localisation du village olympique au FTT est présentée indépendamment. De ce fait, une localisation des athlètes au plus près de leurs lieux de compétition, à Villeneuve et Montgenèvre, n'a pas pu être discutée, alors qu'elle semble moins chère et moins gênante pour l'environnement, et faciliterait grandement un projet de BHNS plus économe.

Les projets ne sont pas remis dans le contexte des enjeux de mobilité du territoire dans leur complexité. Alors qu'il est indiqué (page 20) que ce dossier de concertation « aborde notamment le diagnostic de mobilité sur les territoires concernés, .../... les variantes étudiées et leurs caractéristiques comparatives .../... », aucun de ces éléments n'est disponible dans le dossier.

Les "dossiers de concertation" sont indigents : peu volumineux, il n'y a quasiment pas de données chiffrées, les études préalables ne sont pas communiquées, les justifications aux travaux envisagés manquent et les diagnostics ne sont pas documentés.

Par exemple en ce qui concerne la protection de l'environnement, certes la SOLIDEO indique que *"conformément à la séquence réglementaire « éviter, réduire, compenser », de nombreuses mesures ont d'ores et déjà été définies (...) Des mesures de compensation seront à étudier et mettre en œuvre en conséquence"*, mais aucune de ces mesures ne sont communiquées. Il n'y a pas dans le dossier de données et de cartographie des chantiers ni des types d'espaces impactés (espaces naturels agricoles et forestiers chiffrés séparément), quels cours d'eau, quels volumes de terrassements, etc... Le dossier soumis à la concertation ne permet pas de se faire une idée même imprécise des impacts environnementaux (impacts des chantiers, impacts de l'artificialisation des espaces naturels agricoles ou forestiers alors que ces espaces sont déjà rares en Guisane, impacts sur la biodiversité, impacts des franchissements de cours d'eau, etc).

MW regrette que le dossier de concertation ait apporté trop tard des données d'information aussi importantes que la carte du tracé de la voie dédiée et manque encore d'éléments à la fois technique et précis permettant de porter un jugement sur le bien fondé et les solutions techniques envisagées par le projet « LOR ». Il aurait fallu, dans un souci de transparence et de bonne qualité de la concertation, qu'à minima les éléments plus détaillés comme ceux figurant dans le dossier d'appel d'offres de la SOLIDEO pour la mission de maîtrise d'œuvre publié en décembre 2025 ou encore ceux apportés lors de la réunion publique de juin 2026 soient portés à la connaissance du public dans ce dossier de concertation.

Le cadre de la concertation est très limité : un seul "atelier participatif", à un horaire dissuasif pour les habitants, et une seule "réunion publique" de 2h. Ce cadre n'a pas pour objectif de remettre en cause les fondements des projets ni l'opportunité qu'ils présentent, mais d'assurer au premier chef le bon déroulement des JOP.

La concertation arrive trop tard car ce projet est déjà bien avancé et le public ne peut pas donner son avis sur la pertinence globale de celui-ci. Le dossier ne le cache pas, on peut lire page 19 *"À ce stade, la concertation n'a pas pour objet de remettre en discussion ni la nécessité d'améliorer les déplacements collectifs dans la vallée de la Guisane, ni l'ambition de rendre les liaisons plus fiables dans la perspective des JOP d'hiver Alpes 2030 et de leur héritage pour le territoire »* alors que beaucoup de participants souhaitaient des modifications fortes du projet ; de fait les intervenants de la SOLIDEO et les élus ont clairement indiqué leur volonté d'assurer au premier chef le bon déroulement des JOP.

Enfin, les discussions des réunions n'abordent pas la période de préparation des JOP : les impacts des travaux sur la vie des habitants et des touristes dès l'année 2027 jusqu'en 2029 n'auront donc pas été discutés.

2. Sur le fond de la concertation

A. Avis sur les aspects techniques du projet LOR

La nécessité du projet au regard de ses impacts environnementaux n'est pas prouvée

- il est indiqué que ce projet « *répond à un besoin immédiat lié à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030* » (page 12). Quelle est précisément la nature de ce besoin ? Comment l'objectif de faciliter pendant 15 jours les déplacements des acteurs des JOP est-il rendu par exemple compatible avec l'objectif de non artificialisation des sols et de limitation des vitesses pour la sécurité des habitants ?
- le dossier ne comporte aucune information précise sur l'implantation des chantiers et ne permet donc pas d'en apprécier les impacts environnementaux sur les espaces naturels et agricoles. Comment s'inscrit le projet de voie unique dans l'objectif général des jeux de réduire l'artificialisation des sols à moins de 30 ha ? : la Solideo annonce moins de 3ha d'acquisitions foncières et l'utilisation des délaissés de route mais n'indique pas la surface totale d'artificialisation réelle ainsi prévue sur ce projet.
- tous les impacts environnementaux seront plutôt durables voire définitifs, et cela se fera sans garantie d'une pérennité de l'amélioration du service de transports collectifs.

Une troisième voie est une solution disproportionnée pour l'objectif annoncé

- alors qu'il est indéniable qu'il existe, parfois et même au fond rarement, des « tensions lors des pics saisonniers » en matière de circulation sur la RD 1091, aucune donnée quantitative détaillée n'est fournie. Le dossier repose sur seulement trois données de trafic (trafic moyen journalier, pointes estivales et journées les plus chargées en véhicules par jour) qui ne justifient en rien l'existence d'embouteillages. Ces pics doivent être ramenés à leur juste mesure. De nombreux observateurs indiquent que les périodes de pics sont limitées à quelques heures pendant seulement quelques semaines dans l'année. Ainsi, pour au moins 95% du temps, il n'est pas observé de tensions sur le trajet de 15 km entre Monêtier les Bains et Briançon (« Grande boucle ») parcouru en 15 min environ de façon régulière en voiture. Il n'en demeure pas moins que les tensions observées pendant les pics saisonniers provoquent un désagrément certain, mais dégager un budget de 41 M€ pour traiter un inconvénient de 5% du temps est totalement disproportionné.

Ci-dessous une photo de la situation de la circulation habituelle.



- Il est prévu qu'« à l'horizon de 5 ans, le trafic sur la RD1091 entre Briançon et Le Monêtier-les-Bains devrait évoluer modérément ». Aucune étude n'est versée à l'appui de cette information. Cette projection tient-elle compte d'une vision plus globale concernant l'évolution des pratiques de déplacement pour accéder aux territoires de montagne ? Comment tient-elle compte de la création d'un BHNS ? Aucune information précise n'est également donnée quant à l'amélioration de la circulation piétonne et cycliste, et du développement du co-voiturage.
- Dans ce contexte, créer une « troisième » voie de circulation, sur certains tronçons, entre Briançon et La Salle les Alpes, est disproportionné eu égard à la gêne occasionnée et sans qu'une démonstration soit faite qu'elle sera efficace, et présente même un danger pour la sécurité des habitants lorsque cette troisième voie traverse un village.
En particulier quels sont les objectifs de gains de temps sur le trajet proposé ? D'autres solutions existent pour fluidifier la circulation sur ces trajets, qui sont moins impactantes pour le paysage, les commerces, la sécurité et la tranquillité des populations.

Le projet de BHNS est imprécis et non garanti en héritage

- il est fait référence à la création d'une ligne de « bus à haut niveau de service » mais aucune indication n'est donnée quant à sa fréquence, son temps de parcours cible, son cadencement dans l'année, son amplitude horaire quotidienne, ni ne propose d'analyse financière exposant selon plusieurs scénarios le prix du billet et les objectifs de service, ainsi que le coût pour la collectivité. Qui va payer l'exploitation de ce BHNS laissé en héritage ? Il n'y a aucun intérêt d'avoir un service performant pendant les 15 jours de jeux s'il retombe ensuite à un service indigent faute de financements.
- Le coût estimé du projet s'élève à environ 41,2 millions d'euros toutes dépenses confondues. Ce coût

intègre-t-il les aménagements autres que ceux dédiés à la création de la voie unique réservée et les investissements pour améliorer le service comme la billettique ? Quelle est la part de ce budget qui va effectivement financer des entreprises locales ? quel est le budget prévu pour les coûts d'exploitation ? Qui en supportera la charge ? Une analyse coût-bénéfice a-t-elle été réalisée ?

B. Avis sur la cohérence d'ensemble

Mountain Wilderness (MW), dont un des axes forts est son programme « Changer d'approche » pour la mobilité douce en montagne, encourage toute démarche visant à réduire l'usage de la voiture pour accéder et circuler sur les territoires de montagne.

Toutefois, MW regrette que le projet décrit dans le dossier de concertation tel que soumis par la SOLIDEO et transmises oralement lors de la réunion publique, dont l'objectif est de « fluidifier et sécuriser les déplacements du quotidien toute l'année » comporte peu voire aucun élément technique et précis sur les solutions proposées. A juste titre, il est précisé (page 15) que « Les premières études n'indiquent pas que le projet, à lui seul, résoudra toutes les difficultés de circulation de la vallée. Ils montrent plutôt qu'il peut constituer un levier structurant pour rendre les déplacements collectifs plus compétitifs, plus fiables et plus lisibles, **à condition** qu'il soit articulé avec l'offre de transport, la billettique, les accès piétons, les pôles d'échange et, plus largement, la politique de mobilité du territoire » .

Ce projet est en effet indissociable d'autres mesures qui permettraient d'encourager le report modal : qui porte et pilote ce projet dans sa globalité ? Pourquoi ne pas associer ces acteurs dès la phase de concertation, afin d'avoir une approche holistique sur le sujet de la mobilité dans la vallée de la Guisane, que ce soit pour le temps réduit des jeux ou pour leur héritage à long terme ?

Il est curieux que le dossier ne fait aucune référence au « Plan simplifié de mobilité du briançonnais » adopté par les élus en 2024. Dans ce plan, les difficultés saisonnières de circulation dans la vallée de la Guisane étaient mentionnées parmi l'ensemble du diagnostic de la mobilité sur le territoire, mais ne conduisaient pas à la nécessité d'une action prioritaire : ni BHNS ni voie dédiée n'y étaient imaginées.

MW dénonce l'absence de vision globale sur les transports dans le briançonnais qui aboutit à des projets contradictoires entre eux.

La Cour des comptes recommandait dans son bilan de Paris 2024 : « *Le modèle de gouvernance et de pilotage des transports et mobilités instauré pendant les Jeux de Paris 2024 est un acquis pour l'organisation de futurs grands événements. L'impulsion stratégique au sein d'un comité spécifique, le pilotage administratif centralisé par une structure souple et réactive, l'association de l'ensemble des parties prenantes, l'application du principe de subsidiarité dans la gestion opérationnelle de la manifestation sont autant d'éléments qui gagnent à être repris, notamment dans la préparation des olympiades d'hiver de 2030* ».

Bien au contraire, pour les JOP2030, on a une mosaïque de projets présentés par différents acteurs indépendamment les uns des autres, notamment le projet Performance ferroviaire des Alpes du Sud lancé par la SNCF, les promesses d'amélioration du train nuit Paris-Briançon, ainsi que la création d'une plateforme intermodale à la gare de Briançon. Les perspectives de réduction du trafic voitures qui en résulteraient dans la vallée de la Guisane ne sont pas prises en compte dans le calibrage du projet LOR. Inversement, des travaux routiers prévus par le département des Hautes Alpes sur la route nationale en aval de Briançon, qui vont consommer des fonds publics concurrents, sont en contradiction totale avec l'objectif de limiter l'arrivée des

voitures des touristes dans les vallées.

Le projet de « Feuille de route environnementale » (avril 2026) actuellement en consultation auprès d'un certain nombre d'instances indique que les jeux « doivent constituer un véritable démonstrateur des transformations engagées dans nos montagnes, en cohérence avec la planification écologique nationale et locale », notamment la Stratégie Nationale Bas Carbone. Elle indique aussi un objectif que « 100 % des spectateurs arrivent sur les sites de compétition en transports collectifs », ce qui devrait réduire fortement les encombrements de la route. On peut donc espérer qu'un héritage des jeux conduira à des modifications substantielles concernant l'accessibilité des territoires et qu'un nombre croissant de visiteurs se déplaceront autrement qu'en voiture. Dans ces conditions, créer une voie unique de circulation supplémentaire ne procède pas d'une vision à long terme consistant à changer d'approche en termes de mobilité.

Alors que la vallée est déjà fortement anthropisée, nous rappelons qu'il est nécessaire de la préserver ses paysages et ses espaces naturels au bénéfice de tous, à commencer par les touristes qui soulignent en grande majorité dans les enquêtes de fréquentation ce besoin d'espace naturel pour leurs séjours.

En conclusion, tout en saluant la volonté générale, telle que présentée dans le dossier de concertation soumis par la SOLIDEO, d'améliorer la mobilité dans la vallée de la Guisane, **Mountain Wilderness estime que le projet LOR est une mauvaise réponse de court terme, isolée, coûteuse et imparfaite à cette bonne question** car il n'est pas intégré dans une démarche globale et de long terme visant à encourager le report modal vers une mobilité décarbonée en territoire de montagne.

La concertation semble finalement surtout destinée à vérifier et améliorer l'acceptabilité du projet en mettant en avant un héritage post-JOP inutile et parfois illusoire et en sous estimant les nuisances de la phase pré-JOP.

Dans ce contexte, MW propose :

- Qu'une ambition claire et cohérente en matière de mobilité pour les jeux 2030 ne soit pas réduite à la seule circulation des athlètes et de leurs accompagnateurs soit communiquée, tel que cela a été le cas pour les jeux de Paris 2024 et en tirant profit de cet exemple
- Que les solutions de mobilité proposées s'inscrivent dans une démarche globale et de long terme de réduction de l'empreinte carbone liée aux transports, que ce soit pour accéder au territoire, pour y circuler et pour limiter l'usage de la voiture. Des JOP ambitieux en matière de mobilité devraient accélérer la transition vers une montagne habitable avec une utilisation très réduite de la voiture.
- Qu'une phase de concertation avec les habitants soit relancée rapidement, conforme aux recommandations de la CNDP, avec des données détaillées à jour, avec la carte des travaux prévus et des aménagements dans Briançon et dans les villages, et avec plusieurs scénarios de service du BHNS intégrant les questions de prix et de services selon les publics usagers.
- D'installer le village olympique (actuellement prévu au Fort des Têtes à Briançon) au plus proche des sites de compétitions (La Salle les Alpes et Montgenèvre) afin de faciliter la circulation des athlètes pendant le temps des jeux
- De mettre en place pendant les JOP des mesures de « travel demand management » telles que mises en place pour Paris 2024 (information des habitants longtemps à l'avance, incitation à réduire les déplacements, système de badges pour autoriser certains usagers, tarification adaptée des parkings, etc...) ou pour les grands événements sportifs comme le passage du Tour de France (route fermée à certaines heures).

- D'augmenter significativement le nombre de navettes (ne fonctionnant pas à l'énergie fossile) pour les déplacements entre les villages, les sites de compétition et Briançon, avant, pendant et après les Jeux.
- D'améliorer en priorité les voiries existantes (dimensionnement et équipement des arrêts de bus, de covoiturage ou autostop, bandes cyclables, passages piétons, ...).
- De ne réaliser aucune portion d'une troisième voie, même réduite, qui sera inutile si les mesures citées ci-dessus sont réalisées.
- De stopper tout projet de parking en front de neige dans toute la vallée qui aurait pour effet d'encourager l'usage de la voiture ; de rationaliser les parkings existants en jouant sur les tarifs et les abonnements pour répondre aux besoins des habitants.
- De mettre en place une billettique moderne et incitative (gratuité complète ou ciblée des navettes) pour faciliter le report modal et d'améliorer la communication (unification des logos des opérateurs, cadencement des horaires et affichage en temps réel).

MW portera une grande attention aux conclusions qui seront tirées de cette consultation et leurs conséquences effectives sur le projet.

Rémy Bernade, délégué Mountain Wilderness 05

remy05.bernade@protonmail.com