



DOSSIER DE CONCERTATION SUR LE PROJET D'ASCENSEUR VALLÉEN DE LA GRANDE PLAGNE

CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
DU 27 AOÛT AU 8 OCTOBRE 2026





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



LE MOT DES GARANTS

Lorsqu'un projet d'investissement d'envergure est susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement et parce que l'environnement concerne tout citoyen, la loi reconnaît au public le droit d'accéder aux informations et de participer à l'élaboration des décisions qui le concernent. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), créée en 1995 en tant qu'autorité indépendante, est chargée de garantir ce droit.

Elle a été saisie conjointement par Solideo Alpes 2030 et RTE (Réseau de Transport d'Électricité) au sujet du projet d'ascenseur valléen de la Grande Plagne pour demander la désignation d'un garant de la concertation préalable au titre de l'article L 121-17 du Code de l'Environnement. Nous avons été désignés par la CNDP qui nous a communiqué notre lettre de mission (disponible sur le site internet de la CNDP).

Cette concertation constitue un temps privilégié de dialogue avec les publics pour débattre de l'opportunité du projet, de ses caractéristiques, de ses impacts socio-économiques et environnementaux... en amont de la décision de réaliser le projet, ou le cas échéant de le faire évoluer en prenant en compte les arguments échangés.

En tant que garants, nous sommes neutres, indépendants, impartiaux. Nous ne donnerons pas d'avis sur le fond du projet, mais nous faciliterons le déroulement du processus de la concertation. Nous représenterons la Commission Nationale du Débat Public et porterons ses valeurs que sont la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'égalité de traitement.

Dans cette concertation notre rôle sera le suivant :

- garantir la procédure de concertation, c'est-à-dire assurer le droit à l'information et le droit à la participation prévue par le Code de l'environnement ;
- veiller à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations qui vous seront diffusées ainsi qu'au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité de formuler vos questions et de donner votre avis ;
- formuler des recommandations aux porteurs du projet sur le contenu du présent dossier de concertation et sur les modalités souhaitables de la concertation avec les publics.

Nous souhaitons que cette concertation soit la plus large possible et nous vous invitons à y participer, à vous approprier les différents éléments constitutifs du projet et outils de participation mis à votre disposition et, enfin, à donner votre avis sur l'opportunité de ce projet ou les conditions de sa mise en œuvre.

À l'issue de la concertation, nous rédigerons un bilan de son déroulement qui sera transmis aux responsables du projet et qui sera rendu public. Ce bilan rendra compte du déroulement de la concertation, il consignera l'ensemble des avis et arguments exprimés, comprendra des demandes de précision aux questions restées sans réponse ainsi que des recommandations sur la poursuite du projet et des échanges, jusqu'à la consultation du public.

Nous sommes à votre disposition tout au long du déroulement de cette concertation préalable. N'hésitez pas à venir nous rencontrer.

Denis Cuvillier et Joël Prillard

denis.cuvillier@garant-cndp.fr et joel.prillard@garant-cndp.fr



SOMMAIRE

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET	8
SOLIDEO ALPES 2030.....	9
RTE (RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ)	10
LE COJOP ALPES FRANÇAISES 2030	10
LA CONDUITE DU PROJET ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL.....	10
Les acteurs du projet	10
Les études préparatoires conduites jusqu'à maintenant dans le cadre du projet.....	11
Les prochaines étapes	12
LE SITE SAVOIE.....	13
POURQUOI UN ASCENSEUR VALLÉEN ENTRE LA VALLÉE ET LA STATION DE PLAGNE CENTRE ?	14
Les objectifs du projet d'ascenseur valléen	14
Zoom sur les opportunités du projet pour les usagers et le territoire	15
LES ALTERNATIVES ÉTUDIÉES ET L'OPTION ZÉRO	16
Le tracé de l'ascenseur valléen : les différentes alternatives étudiées et l'option retenue ...	16
Le choix de la technologie de transport : les alternatives étudiées et l'option retenue	17
L'option zéro : que se passe-t-il si l'ascenseur valléen n'est pas réalisé ?	18
LE PROJET D'ASCENSEUR VALLÉEN À CE STADE.....	18
Les différents aménagements prévus	18
Les projets en interface	23
Le coût prévisionnel du projet	23
LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS DU PROJET	24
Les impacts sur le sol, l'eau et les risques naturels	24
Le milieu naturel et la biodiversité	25
Le paysage	25
Le milieu humain	25
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION	26
Pourquoi une concertation ?	26
Une concertation sous l'égide de deux garants	27
Les modalités d'information et de contribution du public sur le projet	27
La prise en compte des enseignements de la concertation	29
L'information et le dialogue lors de la suite du projet	30

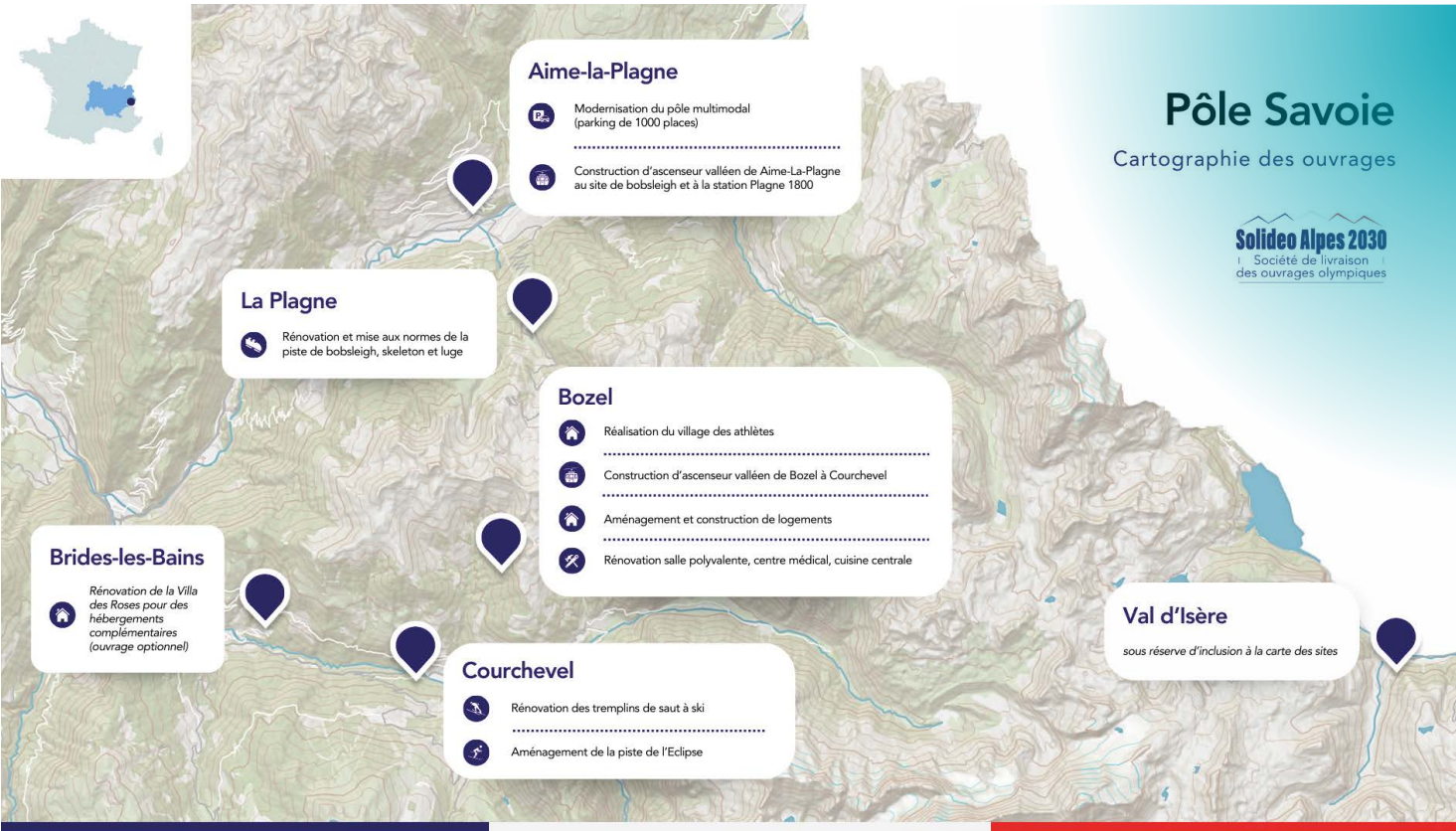
PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Sur le territoire de la Grande Plagne, au cœur de la Savoie, l'amélioration de la desserte entre la vallée et les stations d'altitude constitue un enjeu majeur partagé par l'ensemble des collectivités concernées. Le projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne répond à une double ambition : renforcer l'accessibilité et la mobilité durable vers les sites de compétition dans le cadre de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver Alpes 2030, et offrir ensuite un héritage utile et durable pour le territoire.

La piste de bobsleigh, luge et skeleton de La Plagne, construite à l'origine pour les Jeux Olympiques d'hiver de 1992, est en effet prévue pour être utilisée durant les Jeux Olympiques et Paralympiques 2030. Le projet d'ascenseur valléen vise dans ce cadre à aménager un mode de transport public par câble aérien, composé de deux tronçons reliant la gare SNCF d'Aime-la-Plagne (accueillant toute l'année

des TER, et en l'hiver des TGV nationaux et des trains Eurostar en provenance directe des capitales européennes), le lieu-dit de La Roche (où se situe la piste de bobsleigh-luge skeleton) et la gare routière de la station de Plagne Centre (sur la commune de La Plagne Tarentaise).

Au-delà des Jeux et dans la perspective d'héritage de l'événement, le projet d'ascenseur valléen doit permettre d'offrir une réponse structurante aux enjeux de report modal, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de desserte des territoires d'altitude. Déjà envisagé localement depuis plusieurs années, l'ascenseur valléen vise à offrir dès 2030 une alternative robuste et décarbonée à la liaison routière entre vallée et stations d'altitude, au bénéfice des résidents et des socio-professionnels (y compris pour les trajets domicile-travail), des visiteurs et des usagers (en particulier les touristes à la journée et les clients des tours opérateurs).



SOLIDEO ALPES 2030

Capitalisant sur le succès de l'organisation des Jeux de Paris 2024, les partenaires du projet « Alpes Françaises 2030 » ont créé un établissement public dédié à la livraison des ouvrages Olympiques sur le modèle de la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques créée pour les besoins des Jeux de Paris 2024, dénommée « Solideo Alpes 2030 ».

Chargée de coordonner et, pour certains ouvrages, de piloter directement la réalisation des infrastructures nécessaires aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, la Solideo Alpes 2030 assure un triple rôle, à la fois aménageur, superviseur et financeur, et porte à la concertation les projets sous sa maîtrise d'ouvrage.

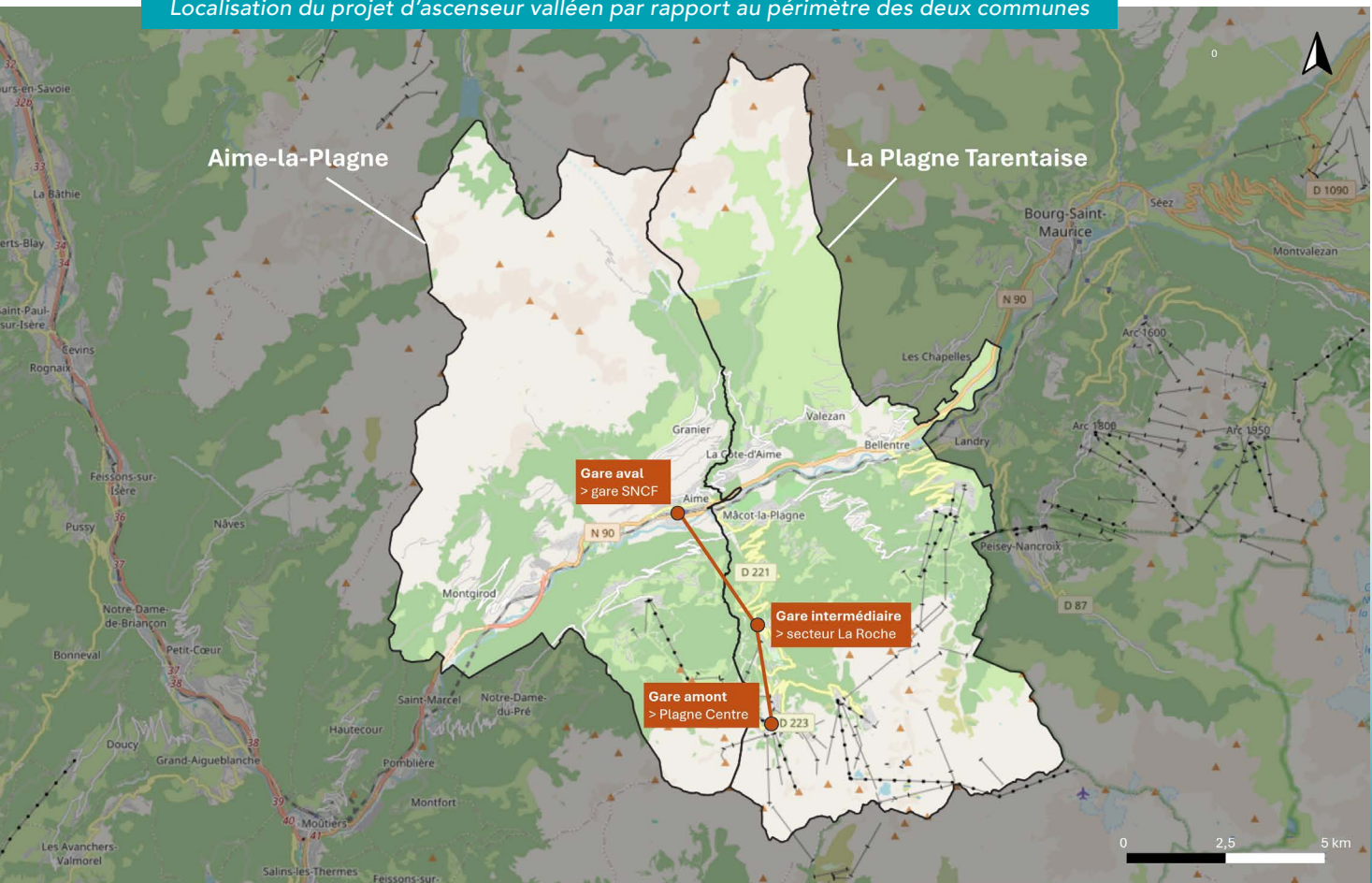
Afin de réaliser ou faire réaliser ce programme d'investissement, elle interviendra soit en qualité de maître d'ouvrage direct pour certains ouvrages ou certaines opérations d'aménagement, soit en qualité de coordinateur et de superviseur d'une pluralité de maîtres d'ouvrage responsables d'opérations nécessaires à l'organisation des Jeux d'hiver d'Alpes 2030.

Elle assurera ainsi la coordination d'une communauté d'environ vingt maîtres d'ouvrage.

En ce sens, sa mission consiste à livrer des ouvrages sobres, pérennes, pensés pour durer sur quatre sites : la Savoie, la Haute-Savoie, le Briançonnais et la ville de Nice.

La Solideo Alpes 2030 assure la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de l'ascenseur valléen, qui lui a été transférée par les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise. À ce titre, elle organise les études, coordonne les maîtres d'ouvrage tiers, organise les financements et garantit la cohérence du projet, en veillant à sa bonne articulation avec les objectifs de desserte olympique, les besoins du territoire et les procédures nécessaires à sa réalisation. À l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030, en vue de l'exploitation de l'ascenseur valléen, la Solideo Alpes 2030 remettra les ouvrages aux communes ou à une entité dédiée à créer par les communes.

Localisation du projet d'ascenseur valléen par rapport au périmètre des deux communes



RTE (RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ)

En tant que gestionnaire du réseau de transport d'électricité français, RTE est chargé des études et des travaux qui seraient nécessaires pour rendre compatible la construction et l'exploitation de l'ascenseur

valléen avec les lignes électriques aériennes à haute tension qui se trouvent actuellement sur son tracé envisagé.

LE COJOP ALPES FRANÇAISES 2030

Le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques a pour mission principale de planifier, organiser, financer et livrer les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, ainsi que les événements associés. Il utilisera les sites en phase olympique et assurera la mise en place des

installations temporaires nécessaires. Le COJOP est également chargé de promouvoir ces Jeux tant sur le territoire national qu'à l'international, de développer les produits et services liés à l'événement, et de garantir la protection des marques olympiques et paralympiques.

LA CONDUITE DU PROJET ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

LES ACTEURS DU PROJET

■ L'État

D'une part, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL AURA) assure la maîtrise d'ouvrage de l'accès des véhicules depuis la RN90 au parking attenant à la gare aval de l'ascenseur valléen à Aime-la-Plagne. D'autre part, les services de l'État interviennent dans l'encadrement réglementaire, notamment en matière de patrimoine, d'urbanisme, d'environnement et de sécurité, et jouent un rôle essentiel dans l'instruction des autorisations. Enfin, l'État participera au financement du projet.

■ SNCF Gares & Connexions

La filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion des gares voyageurs du réseau ferré national assure la maîtrise d'ouvrage des aménagements visant à permettre la connexion piétonne entre la gare SNCF existante d'Aime-la-Plagne et la gare aval de l'ascenseur valléen. A l'interface avec le projet, SNCF

Gares & Connexions porte en outre une opération de mise en accessibilité de la gare SNCF.

■ Les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise

Les deux communes ont transféré la maîtrise d'ouvrage à la Solideo Alpes 2030 pour la réalisation de l'ascenseur valléen. Les deux communes sont étroitement associées au pilotage du projet, et participeront au financement de l'investissement (l'exploitation sera en partie financée par des recettes tarifaires). Elles seront responsables de l'exploitation future de l'ascenseur valléen ainsi que de la restructuration du réseau existant de navettes communales en complémentarité avec l'ascenseur valléen.

■ La Région Auvergne-Rhône-Alpes

La Région a été associée aux premières études réalisées sur le projet de l'ascenseur valléen : elle participera au financement du projet.

Vue aérienne de La Plagne



LES ÉTUDES PRÉPARATOIRES CONDUITES JUSQU'À MAINTENANT DANS LE CADRE DU PROJET

Situé en Savoie, au cœur de la vallée de Tarentaise, le domaine skiable de La Plagne s'étend sur le territoire des communes d'Aime-la-Plagne, La Plagne Tarentaise et Champagny-en Vanoise. L'opportunité de relier par un transport par câble le fond de vallée depuis Aime au domaine skiable est évoqué localement depuis une quarantaine d'années, en vue d'offrir une alternative à la liaison routière aux habitants, aux socioprofessionnels, aux touristes à la journée et groupes affrétés par les tours opérateurs.

Le projet d'ascenseur valléen est ainsi inscrit au SCoT Tarentaise Vanoise de 2017. Il a fait l'objet de plusieurs études sous l'égide des deux communes, avec différentes variantes étudiées selon les évolutions des besoins locaux (voir en page 16). Une étude d'opportunité puis des études de flux et fréquentation ont notamment été réalisées en 2019. Ces études ont été mises à jour en 2024-2025 afin de confirmer l'opportunité et la viabilité du projet dans le nouveau contexte des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030 et du besoin de desserte durant l'événement de la piste de bobsleigh, luge et skeleton de La Plagne en tant que site de compétition.

Les deux communes ont dans ce cadre confié en juillet 2025 à Solideo Alpes 2030 la réalisation d'études préliminaires pour la réalisation de l'ascenseur valléen, incluant notamment :

- L'étude de faisabilité.
- Un inventaire faune-flore.
- Des relevés topographiques et réseaux.
- Des sondages et analyses géotechniques.
- La préparation en cours des dossiers de demande des autorisations environnementales et d'urbanisme pour un dépôt à l'automne 2026.
- L'élaboration du programme de l'opération pour la passation du marché de conception – réalisation de l'ascenseur valléen, du parking et de son accès routier.

La DREAL AURA, RTE et SNCF Gares & Connexions conduisent en parallèle des études préliminaires dans leurs périmètres de maîtrise d'ouvrage respectifs. Le projet soumis à concertation préalable arrive aujourd'hui en phase de conception : ses grands objectifs, son tracé et ses principes de réalisation sont identifiés, mais de nombreux choix d'aménagement restent encore à affiner et confirmer dans le cadre des études de conception qui seraient menées en 2027, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.

LES PROCHAINES ÉTAPES

La concertation préalable aura lieu du 27 août au 8 octobre 2026. Les garants rédigeront ensuite un bilan de la concertation, qui sera publié au plus tard 1 mois après la fin de la concertation sur le site internet dédié à la concertation : participationcitoyenne.solideo-2030.com. Les maîtres d'ouvrage disposeront ensuite de 2 mois à compter de la date de publication du bilan des garants pour indiquer les suites qu'ils donneront à la concertation, en lien avec les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise.

Si la concertation confirme l'opportunité du projet, les prochaines étapes seront les suivantes, dans un calendrier directement lié à l'échéance des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030 :

■ La Solideo Alpes 2030 souhaite confier la conception et la réalisation du projet à un groupement d'entreprises composé d'un architecte, d'un maître d'œuvre et d'entreprises de travaux, par le biais d'un marché de conception-réalisation. L'appel à candidatures pour ce marché a été publié en juillet 2026 : si le projet se poursuit, le marché sera attribué à l'issue d'un dialogue compétitif organisé de septembre 2026 à mai 2027 avec plusieurs candidats afin de

sélectionner le meilleur projet sur la base d'une première étape de conception du projet. Cette phase de dialogue pourra être enrichie avec les éléments issus de la concertation.

- Une fois le concepteur-réalisateur choisi, celui-ci conduira les études de conception jusqu'à fin 2027. Ces études viseront à la définition détaillée du projet et de ses aménagements en vue de leur réalisation.
- La préparation puis l'instruction des demandes réglementaires environnementales et d'urbanisme se poursuivront en parallèle, avec dans ce cadre une phase d'enquête publique prévue au premier semestre 2027 (voir plus de détails en page 30). Les décisions d'autorisations environnementales et d'urbanisme sont ensuite attendues d'ici la fin 2027.
- Si les conclusions de l'enquête publique sont favorables et que les autorisations sont délivrées, les travaux débiteront fin 2027, pour une mise en service de l'ascenseur valléen prévue d'ici l'automne 2029.

QUELLES MODALITÉS D'EXPLOITATION FUTURES DE L'ASCENSEUR VALLÉEN SI LE PROJET EST RÉALISÉ ?

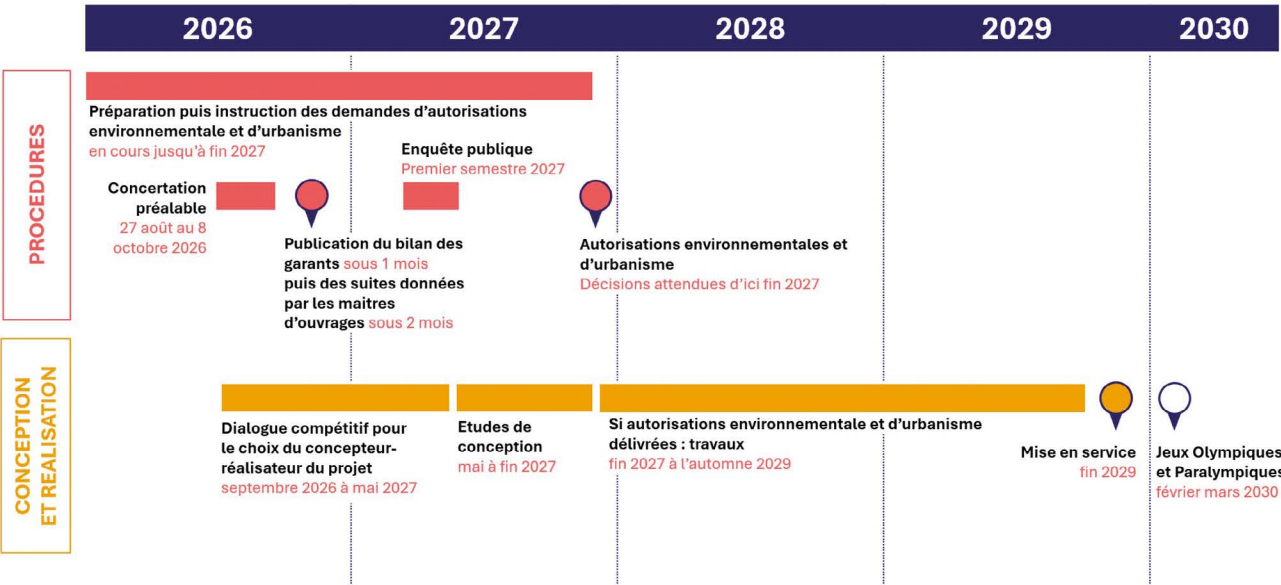
A l'issue des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030, la Solideo Alpes 2030 remettrait les ouvrages aux communes, afin qu'elles assurent l'exploitation de l'ascenseur valléen et du parking. Elles pourraient créer pour cela une entité dédiée sous la forme d'un syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU), regroupement des deux communes visant uniquement à assurer l'exploitation de l'ascenseur valléen, de son parking-relais et des mobilités complémentaires (notamment des navettes communales à mettre en place pour assurer la liaison entre l'ascenseur valléen et les villages de la vallée : voir les projets en interface page 23.

Les communes envisagent à ce stade une exploitation de l'ascenseur valléen sur 19 semaines en hiver, 8 semaines en été, 4 semaines en intersaison. Ces périodes et les horaires d'exploitation, ainsi que les grilles tarifaires restent à confirmer : les communes souhaitent que ces différents paramètres permettent à l'ascenseur vallée d'être adapté aux besoins et accessible au plus grand nombre. Ces sujets pourront être abordés auprès du public dans le cadre de la concertation.

LE SITE SAVOIE

En Savoie, les ouvrages portés par la Solideo Alpes 2030 s'insèrent dans un territoire de montagne à forte visibilité, façonné par l'accueil des grands événements, la vitalité de ses stations et l'intensité de ses usages touristiques, sportifs et résidentiels. Entre vallées

habitées, sites d'altitude et pôles d'accès, les projets doivent trouver leur place dans un environnement où se croisent ambitions d'attractivité, exigences de qualité de vie et attention portée aux équilibres territoriaux.



POURQUOI UN ASCENSEUR VALLÉEN ENTRE LA VALLÉE ET LA STATION DE PLAGNE CENTRE ?

LES OBJECTIFS DU PROJET D'ASCENSEUR VALLÉEN

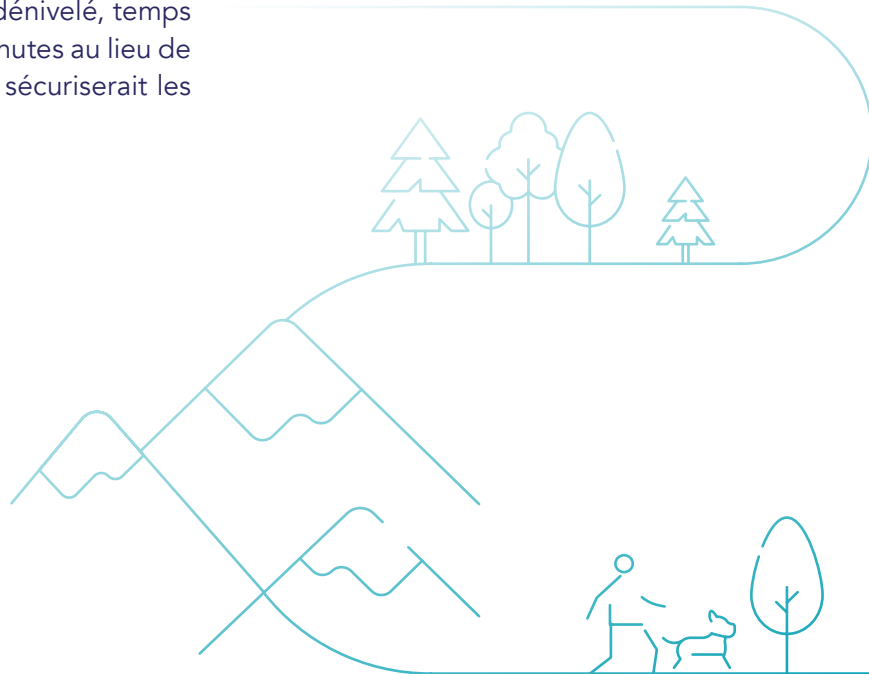
Dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030, l'ascenseur valléen permettrait la desserte de la piste de bobsleigh-luge-skeleton par la gare intermédiaire de La Roche. L'objectif est d'offrir une solution de transport décarbonée pour rejoindre le site olympique à la fois depuis la vallée (gare SNCF et RN90) et depuis les stations d'altitude, et plus largement faciliter durant l'événement les déplacements entre la vallée et les stations d'altitude.

Au-delà des Jeux et dans la perspective d'héritage de l'événement, le projet aurait vocation à bénéficier dès 2030 et sur le long terme au territoire, à ses habitants, ses visiteurs et ses usagers :

- Offrir une alternative robuste à l'accès routier : l'ascenseur valléen offrirait un nouveau mode de desserte des stations d'altitude de La Grande Plagne depuis la vallée. Aujourd'hui, le seul mode d'accès est la route départementale D221, qui se subdivise entre les différentes stations à partir de Plagne 1800. Cet accès routier est épisodiquement saturé selon les périodes, les événements météo ou les incidents routiers. L'ascenseur valléen permettrait un gain de temps sur la route (sur 6 kilomètres et 1 300 mètres de dénivelé, temps de trajet estimé à moins de 20 minutes au lieu de 34 minutes en voiture ou bus) et sécuriserait les accès aux stations d'altitude.

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions de l'air générées par le trafic routier grâce au report modal vers l'ascenseur valléen. Ce report modal serait favorisé par les gains de temps sur les bus et la voiture, et par l'amélioration des échanges intermodaux au niveau des trois gares de l'ascenseur valléen. L'ascenseur valléen vise en particulier à se substituer aux transports collectifs par bus des groupes affrétés par les tours opérateurs, à encourager la mobilité ferroviaire nationale et régionale des clients individuels en séjour et à la journée, et à répondre aux besoins des usagers locaux pour les trajets domicile-travail aujourd'hui réalisés en voiture.

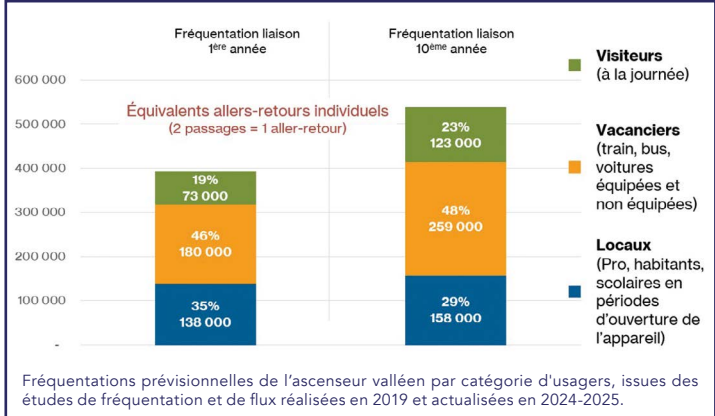
- Favoriser l'attractivité du territoire : le projet vise à favoriser l'attractivité de La Grande Plagne pour les habitants et les socio-professionnels, mais aussi les touristes en facilitant en particulier le développement du tourisme estival. Il s'agit plus largement de développer la complémentarité vallée – altitude en favorisant le partage des opportunités du territoire.



ZOOM SUR LES OPPORTUNITÉS DU PROJET POUR LES USAGERS ET LE TERRITOIRE

La fréquentation de l'ascenseur valléen

- Les études de fréquentation et de flux réalisées en 2019 et actualisées en 2024-2025 ont permis d'estimer les fréquentations attendues par catégorie d'usagers.
- Il est prévu près de 400 000 allers-retours individuels dès la première année d'exploitation. La fréquentation devrait ensuite croître pour atteindre 540 000 allers-retours au bout de dix ans d'exploitation.
- D'après ces estimations, l'ascenseur valléen serait surtout emprunté par des locaux (habitants, socio-professionnels, scolaires : un tiers des usagers prévus) et des vacanciers en séjour (environ la moitié des usagers prévus). Le reste de la fréquentation serait constitué de visiteurs à la journée.



Les autres bénéfices en matière de mobilités et de desserte

- La facilitation des déplacements individuels des résidents, des professionnels (y compris saisonniers, selon les plages horaires d'ouverture de l'appareil) et des touristes entre la vallée, les stations d'altitude, et les différents hameaux aujourd'hui isolés qui pourront bénéficier de la desserte à La Roche (Crête Côte, La Roche d'en Haut, Plangagnant, La Roche, Les Charmettes, Prariond). Ces aspects ont vocation à être favorisés par la logique intermodale du projet, avec la connexion des gares de l'ascenseur valléen

aux autres modes de transports individuels et collectifs du territoire. À l'interface avec le projet, la restructuration du réseau existant de navettes communales pour assurer la complémentarité avec l'ascenseur valléen participerait de cette logique d'intermodalité : il s'agirait de relier les villages de la vallée au départ de l'ascenseur valléen et d'assurer la desserte du dernier kilomètre à l'arrivée en altitude.

- La réduction des nuisances et des coûts d'entretien des routes : en réduisant le nombre de montées en véhicules individuels et collectifs, l'ascenseur valléen permettrait ainsi de diminuer les nuisances occasionnées par le trafic à Aime-la-Plagne et de limiter également la fréquence de réfection des infrastructures routières.
- La constitution d'une alternative à l'accès routier en cas d'aléas : l'ascenseur valléen permettrait de constituer une voie de desserte de substitution en cas de coupure de la route.

Les opportunités de développement économique et touristique

- L'accroissement du développement économique en vallée : en mettant le domaine d'altitude à moins de 20 minutes de la vallée, l'ascenseur valléen permettrait de favoriser l'attractivité touristique d'Aime-la-Plagne et d'augmenter possiblement la clientèle des commerces locaux. L'ascenseur valléen pourrait ainsi contribuer au développement économique en vallée.
- Le renforcement de l'offre touristique été / hiver, en facilitant le développement d'activités estivales complémentaires à l'offre d'hiver, tant en vallée qu'en altitude.
- La sécurisation des emplois directs et indirects, à la fois par la réalisation de l'ascenseur valléen et par la fréquentation économique et touristique qu'il sera susceptible de générer ensuite sur le territoire.
- La volonté de voir se développer l'offre ferroviaire régionale et nationale à destination d'Aime-la-Plagne.

LES ALTERNATIVES ÉTUDIÉES ET L'OPTION ZÉRO

LE TRACÉ DE L'ASCENSEUR VALLÉEN : LES DIFFÉRENTES ALTERNATIVES ÉTUDIÉES ET L'OPTION RETENUE

Dans le cadre des études d'opportunité réalisées en 2019, il a été initialement envisagé l'hypothèse d'un tracé dit « direct » entre la gare SNCF et la station de Plagne Centre, sans arrêt intermédiaire. Par rapport au tracé retenu dans le projet actuel, ce tracé « direct » présentait un linéaire et un temps de parcours moindres, mais imposait toutefois le recours aux technologies onéreuses de téléphériques débrayables (voir page 17).

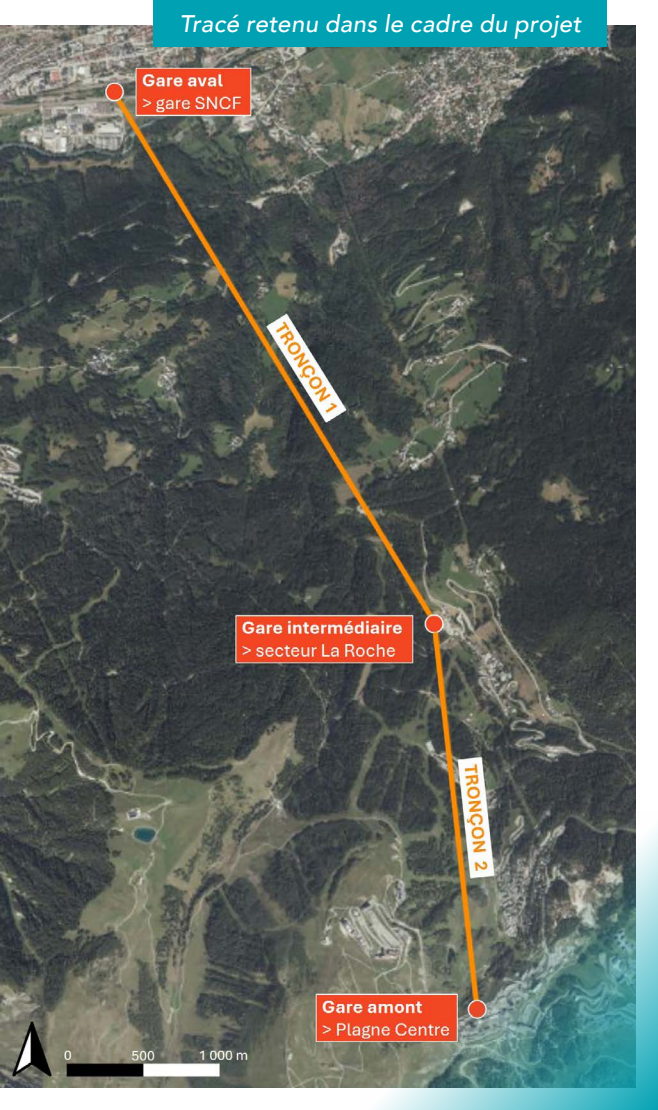
Dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030, c'est le tracé dit « indirect » ou « olympique » qui a été retenu en 2025 par les deux communes et la Solideo Alpes 2030, à l'occasion du transfert à cette dernière de la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires. Ce tracé est conçu en deux tronçons, permettant l'arrêt intermédiaire au secteur de La Roche pour desservir la piste de bobsleigh-skeleton-luge :

- Un premier tronçon entre la gare SNCF d'Aime-la-Plagne (gare dite aval de l'ascenseur valléen) et le secteur de La Roche (gare dite intermédiaire) ;
- Un deuxième tronçon entre le secteur La Roche (gare dite intermédiaire) et la gare routière de Plagne Centre (gare dite amont).

EN CHIFFRES

Le tracé « indirect » retenu dans le cadre du projet

- Longueur : environ **6 000 m** suivant la pente (tronçon 1 de 3700 m, tronçon 2 de 2300 m)
- Dénivelé total : **1 310 m**
- Altitude gare amont : **1 968 m**
- Altitude gare intermédiaire : **1 517 m**
- Altitude gare aval : **658 m**
- Pente moyenne du tronçon 1 : **24 %**
- Pente moyenne du tronçon 2 : **20 %**
- Pente maximale : **49 %**



Ce tracé « indirect » présente plusieurs intérêts par rapport au tracé « direct » :

- La possibilité d'avoir deux boucles de câble et donc de casser le dénivelé entre la vallée et la station : cela permet le recours à la technologie de type télécabine, réduisant significativement le coût du projet.
- Une attractivité accrue de l'ascenseur valléen en élargissant la diversité des usagers susceptibles

de l'emprunter, hiver comme été. En particulier, ce tracé augmente les opportunités de capter des flux événementiels (compétitions nationales et internationales de bobsleigh, luge, ski alpin, cyclisme, trail...).

- La desserte facilitée et décarbonée de la piste de bobsleigh-skeleton-luge, icône du territoire,

dont la fréquentation ne cesse d'augmenter depuis 1992.

- Un héritage post-olympique plus vertueux, car facilitant le rattachement à une chaîne de mobilité bas-carbone de hameaux aujourd'hui isolés (Crête Côte, La Roche d'en Haut, Plangnant, La Roche, Les Charmettes, Prariond).

LE CHOIX DE LA TECHNOLOGIE DE TRANSPORT : LES ALTERNATIVES ÉTUDIÉES ET L'OPTION RETENUE

Lors des études d'opportunité réalisées en 2019, une analyse a été conduite pour comparer les différentes technologies de transports par câbles aériens disponibles sur le marché vis-à-vis des besoins identifiés. L'analyse a également étudié le funiculaire (système de transport par câble sur rail).

Au regard des contraintes dimensionnant le projet (longueur, dénivelé, débit...), il est apparu qu'indépendamment de leur coût, de leur exploitabilité ou de leur maintenabilité, tous les systèmes autres que les systèmes de type télécabine ou similaire ne permettaient pas d'atteindre les débits visés.

Dans le cadre du tracé indirect retenu pour le projet, c'est la technologie de type télécabine monocâble qui a ensuite été retenue au regard de ses coûts inférieurs aux téléphériques débrayables, et de sa pertinence pour un tracé en 2 tronçons. Très fréquemment utilisée en montagne, cette technologie est basée sur un câble unique servant à la fois à porter à tirer les cabines, avec des installations débrayables (les cabines sont découplées du câble au niveau gares, ce qui permet de réduire la vitesse pour l'embarquement et du débarquement des passagers). Sur le territoire de La Grande Plagne, c'est cette technologie qui équipe par exemple la télécabine en deux sections des Glaciers mise en service en 2023, et la nouvelle télécabine ouverte l'hiver dernier pour relier Plagne Bellecôte à Roche de Mio.



Télécabine des Glaciers Plagne

EN CHIFFRES

La technologie de type télécabine envisagée pour l'ascenseur valléen de la Grande Plagne

- Capacité estimée à **10 places** minimum par cabine.
- **145 cabines** environ en circulation envisagées à ce stade
- Objectif d'une capacité minimale de **2000 personnes/heure** (susceptible d'être augmentée en ajoutant des cabines)
- Vitesse maximale en ligne estimée à **7 m/s**
- Temps de trajet total estimé à moins de **20 minutes** au lieu de **34 minutes** en voiture ou bus en hiver

L'OPTION ZÉRO : QUE SE PASSE-T-IL SI L'ASCENSEUR VALLÉEN N'EST PAS RÉALISÉ ?

Si la concertation ne confirme pas l'opportunité de l'ascenseur valléen pour le territoire et ses habitants, la décision de ne pas poursuivre le projet pourrait être prise à l'issue de la concertation.

Un abandon du projet reviendrait à ne pas développer à court terme d'alternative à l'accès routier unique actuel entre le fond de vallée et les stations d'altitude, annulant l'ensemble des bénéfices décrits précédemment, notamment :

- La mise en place d'une solution de transport décarbonée (lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030 puis de façon permanente) pour rejoindre la station de Plagne Centre

et la piste de bobsleigh-luge-skeleton depuis la vallée ;

- La facilitation des déplacements individuels des résidents, des professionnels et des touristes entre la vallée, les stations d'altitude, et les différents hameaux aujourd'hui isolés et concernés par la desserte à La Roche ;
- Les opportunités du projet en matière d'attractivité touristique et de développement de la complémentarité vallée – altitude.

Sur le plan environnemental et paysager, un abandon du projet permettrait d'éviter les différents impacts négatifs détaillés en pages 24.

LE PROJET D'ASCENSEUR VALLÉEN À CE STADE

LES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

Les différents aménagements prévus sont décrits ici de façon prévisionnelle : de nombreux éléments restent à préciser et confirmer à l'issue de la concertation dans le cadre notamment des études de conception prévues en 2027.

À ce stade, le projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne présenté à la concertation comprend les différents aménagements suivants :

- la construction du premier tronçon entre la gare SNCF d'Aime-la-Plagne et le secteur de La Roche ;
- la construction du second tronçon entre le secteur La Roche et la gare routière de Plagne Centre ;
- la réalisation des gares de l'ascenseur valléen :
 - une gare aval située au niveau de la gare SNCF (commune d'Aime-la-Plagne), avec la création d'une connexion piétonne avec la gare SNCF grâce à l'ouverture du passage souterrain existant sous les voies ferroviaires, ainsi que

la création d'un accès piéton direct à la gare aval depuis le quai de la voie B (sud) SNCF via l'aménagement d'une rampe piétonne.

- une gare intermédiaire située en contrebas de la piste de bobsleigh dans le secteur de La Roche (commune de La Plagne Tarentaise),
- une gare amont située au niveau de la gare routière de Plagne Centre (commune de La Plagne Tarentaise), avec la construction d'une liaison piétonne souterraine sécurisée entre la gare amont et la gare routière de Plagne Centre ;
- la construction d'un parking relais d'environ 1 000 places attenant à la gare aval à Aime-la-Plagne ;
- la réalisation d'un accès routier au parking depuis la RN90 ;
- la mise en compatibilité de la ligne à haute tension avec le passage de l'ascenseur valléen au niveau de la gare intermédiaire sur le secteur La Roche.

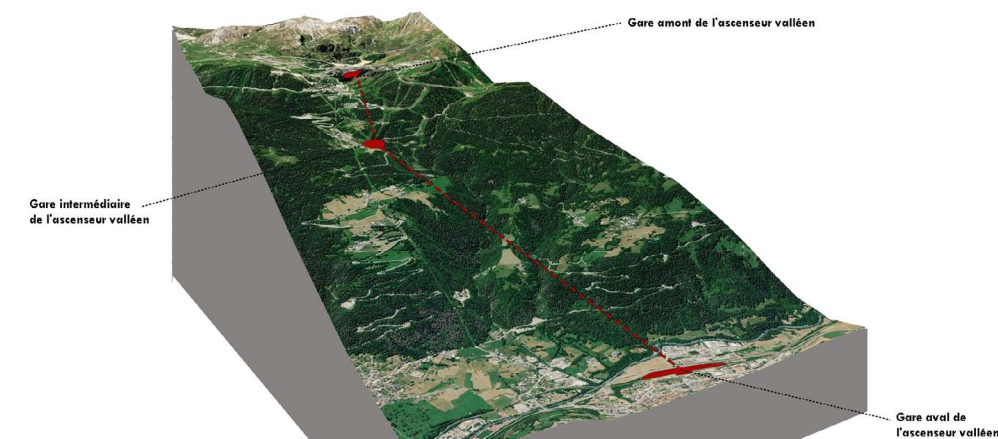
FOCUS SUR LES DEUX TRONÇONS DE L'ASCENSEUR VALLÉEN :

■ Les tronçons seraient soutenus par des pylônes : il est à ce stade des études prévu 16 pylônes sur le premier tronçon, et 13 pylônes sur le deuxième tronçon. Ces estimations ont vocation à être consolidées lors des études de conception. Chacun de ces pylônes serait raccordé à une route existante par une création ou une rénovation de piste. Les pylônes feraient entre 12 et 35 m de haut selon les secteurs.

■ En dessous du tracé des tronçons, un défrichement pourrait être nécessaire selon la hauteur de l'installation. Les zones concernées par un défrichement devront être définies lors des études de conception.

■ À noter que l'ascenseur valléen croiserait sur son premier tronçon des lignes à haute tension sur trois secteurs. Parmi ces trois croisements, l'ascenseur valléen serait au-dessus de la ligne à haute tension une fois et en dessous deux fois. Concernant le croisement situé au niveau de la gare intermédiaire sur le secteur La Roche, des travaux de mise en compatibilité de la ligne à haute tension devraient y être réalisés par RTE pour permettre le passage de l'ascenseur valléen.

■ L'ascenseur valléen survolerait en outre plusieurs routes et chemins, plusieurs cours d'eau, deux remontées mécaniques existantes et une tyrolienne, un bâtiment (déchetterie) et une piste de ski. L'ascenseur valléen serait lui-même survolé par la remontée mécanique Téléméto à Plagne Centre.



Vue en relief des deux tronçons de l'ascenseur valléen réalisée sur la base des études préparatoires



Focus sur le premier tronçon de l'ascenseur valléen



Focus sur le deuxième tronçon de l'ascenseur valléen

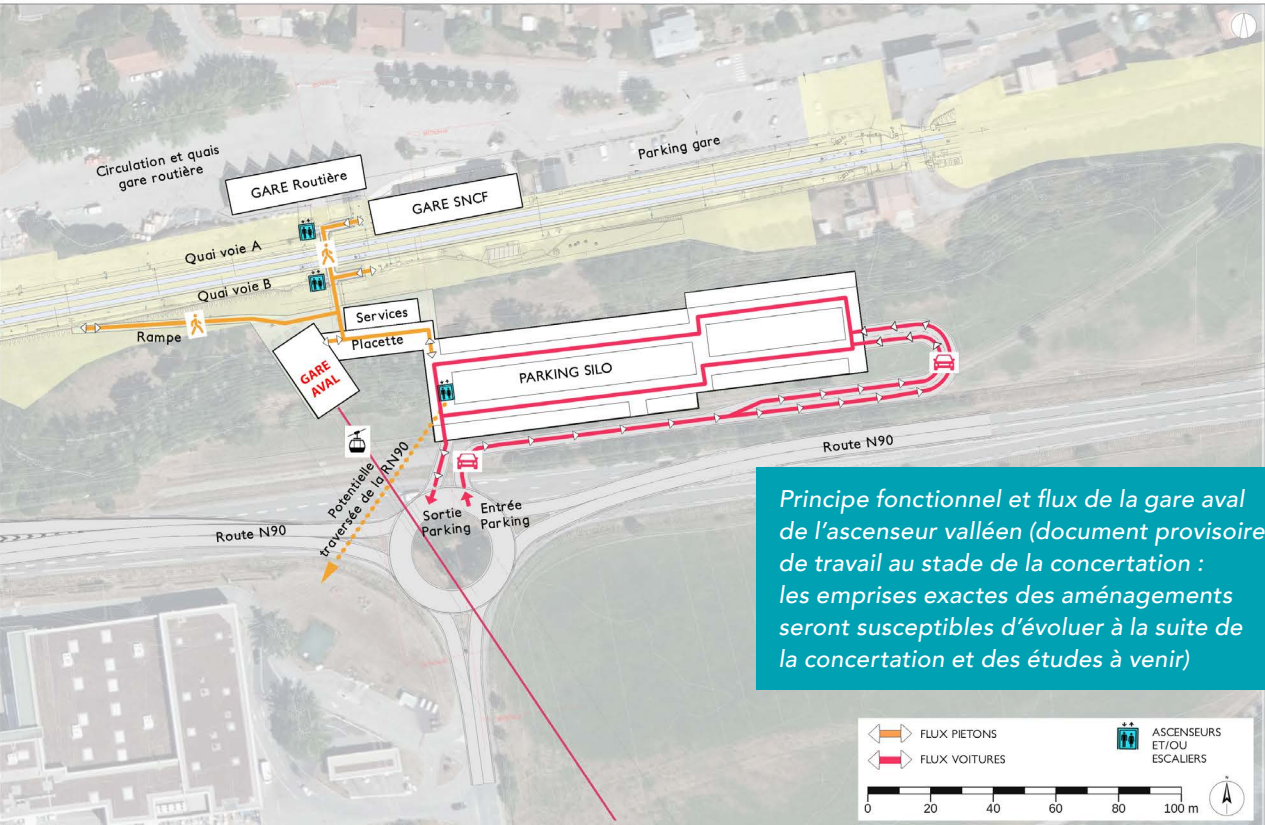
FOCUS SUR LA GARE AVAL ET LE PARKING



- La gare aval serait implantée au sud de la voie ferrée actuelle, du côté opposé à l'entrée principale de la gare SNCF d'Aime-la-Plagne.
- Une placette serait aménagée à l'entrée de la gare aval de l'ascenseur valléen pour accueillir les usagers empruntant l'ascenseur valléen. Ils pourraient y accéder à différents services (billetterie, bureau d'accueil et d'information, consignes et sanitaires...).
- Une connexion piétonne facile et accessible entre la gare aval et la gare SNCF ainsi que la gare routière serait permise par l'ouverture par SNCF Gares

& Connexions du passage souterrain existant sous les voies jusqu'à la gare aval.

- L'aménagement d'une rampe piétonne est en outre prévu par Solideo Alpes 2030 entre la gare aval et le quai de la voie B (sud) de la gare SNCF (avec l'objectif d'une desserte des TGV neiges en provenance de Paris).
- La création d'un parking silo à l'est de la gare aval doit permettre le stationnement d'environ 1 000 voitures (emprise exacte à confirmer).
- Pour permettre l'accès routier à ce parking, un nouveau point d'échange serait créé depuis la RN90 par la DREAL AURA. A ce stade des études, la solution envisagée est un giratoire qui implique le réaménagement de l'échangeur existant desservant « Aime Centre », la zone artisanale des Îles et la zone commerciale Val Plagne.
- La gare aval de l'ascenseur valléen serait ainsi implantée en articulation directe avec la gare SNCF d'Aime-La-Plagne, la gare routière et la RN90, formant ensemble un pôle d'échanges multimodal où convergeront différents modes de transport.



Principe fonctionnel et flux de la gare aval de l'ascenseur valléen (document provisoire de travail au stade de la concertation : les emprises exactes des aménagements seront susceptibles d'évoluer à la suite de la concertation et des études à venir)

PROJET D'ASCENSEUR VALLÉEN DE AIME A LA STATION DE LA PLAGNE
Département de la Savoie - 73210 Aime La Plagne
Groupement :

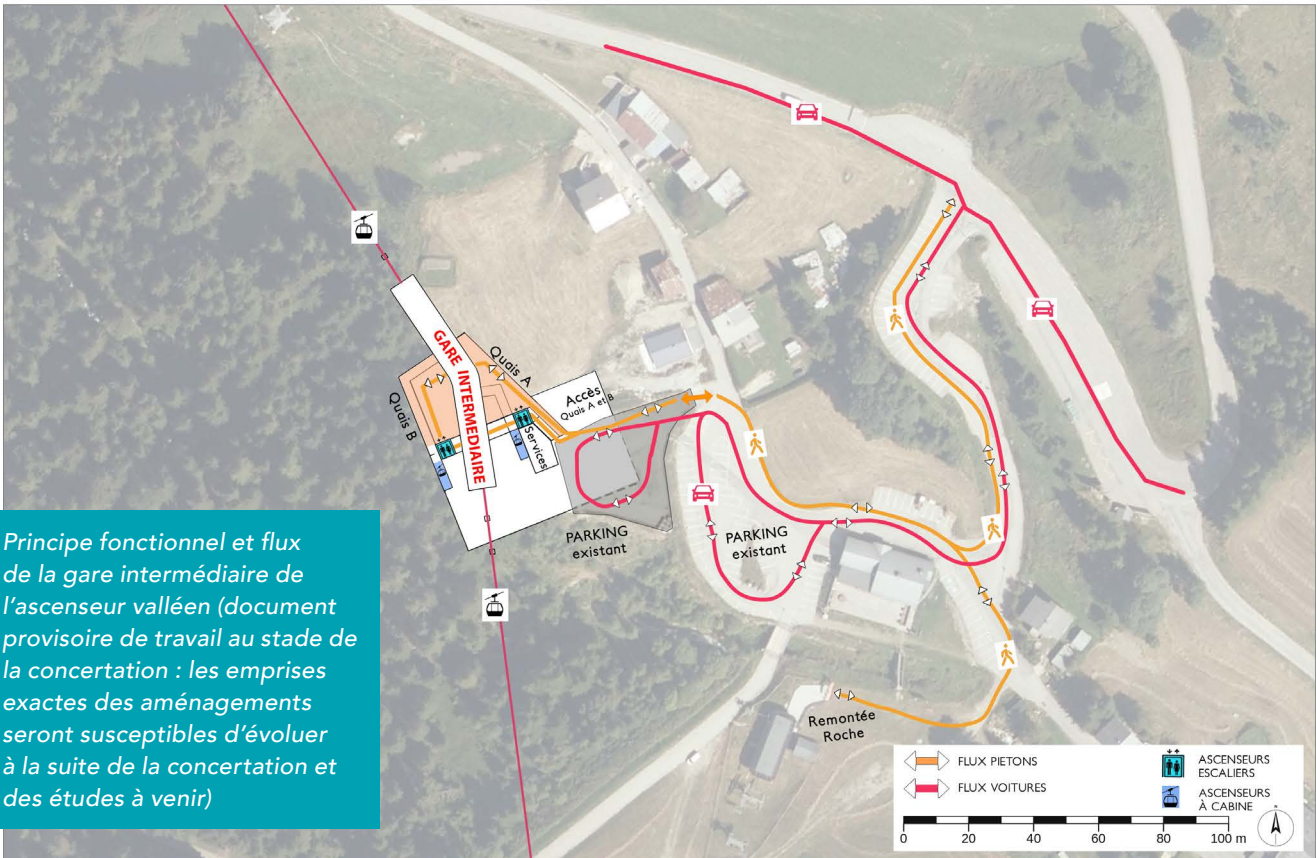
G1 - Principe fonctionnel
DOCUMENT PROVISOIRE DE TRAVAIL
ETUDES et PROGRAMME
28-05-2026 | 1/1000ème
PMind011

Les fonds de plans utilisés sont issus de sources hétérogènes et n'ont pas fait l'objet d'un relevé ni d'un recollement exhaustifs. Leur exactitude, leur cohérence et leur continuité ne sont pas garanties.

FOCUS SUR LA GARE INTERMÉDIAIRE



- La gare intermédiaire serait implantée en contrebas de la piste de bobsleigh, à proximité du télésiège de La Roche. Outre la desserte de la piste de bobsleigh, cette gare intermédiaire permettra ainsi un accès direct au domaine skiable.
- La gare devrait être aménagée le plus possible sur l'emprise du parking existant pour limiter la gêne aux riverains.
- Des services seraient proposés aux usagers empruntant l'ascenseur valléen (billetterie, consignes, sanitaires pour le public...).
- D'un point de vue technique, le projet prévoit la création d'un garage à cabines enterré, indispensable pour assurer leur maintenance et leur entretien.



Principe fonctionnel et flux de la gare intermédiaire de l'ascenseur valléen (document provisoire de travail au stade de la concertation : les emprises exactes des aménagements seront susceptibles d'évoluer à la suite de la concertation et des études à venir)

PROJET D'ASCENSEUR VALLÉEN DE AIME A LA STATION DE LA PLAGNE
Département de la Savoie - 73210 Aime La Plagne
Groupement :

G2/G3 - Principe fonctionnel
DOCUMENT PROVISOIRE DE TRAVAIL
ETUDES et PROGRAMME
27-07-2026 | 1/1000ème
PMind010

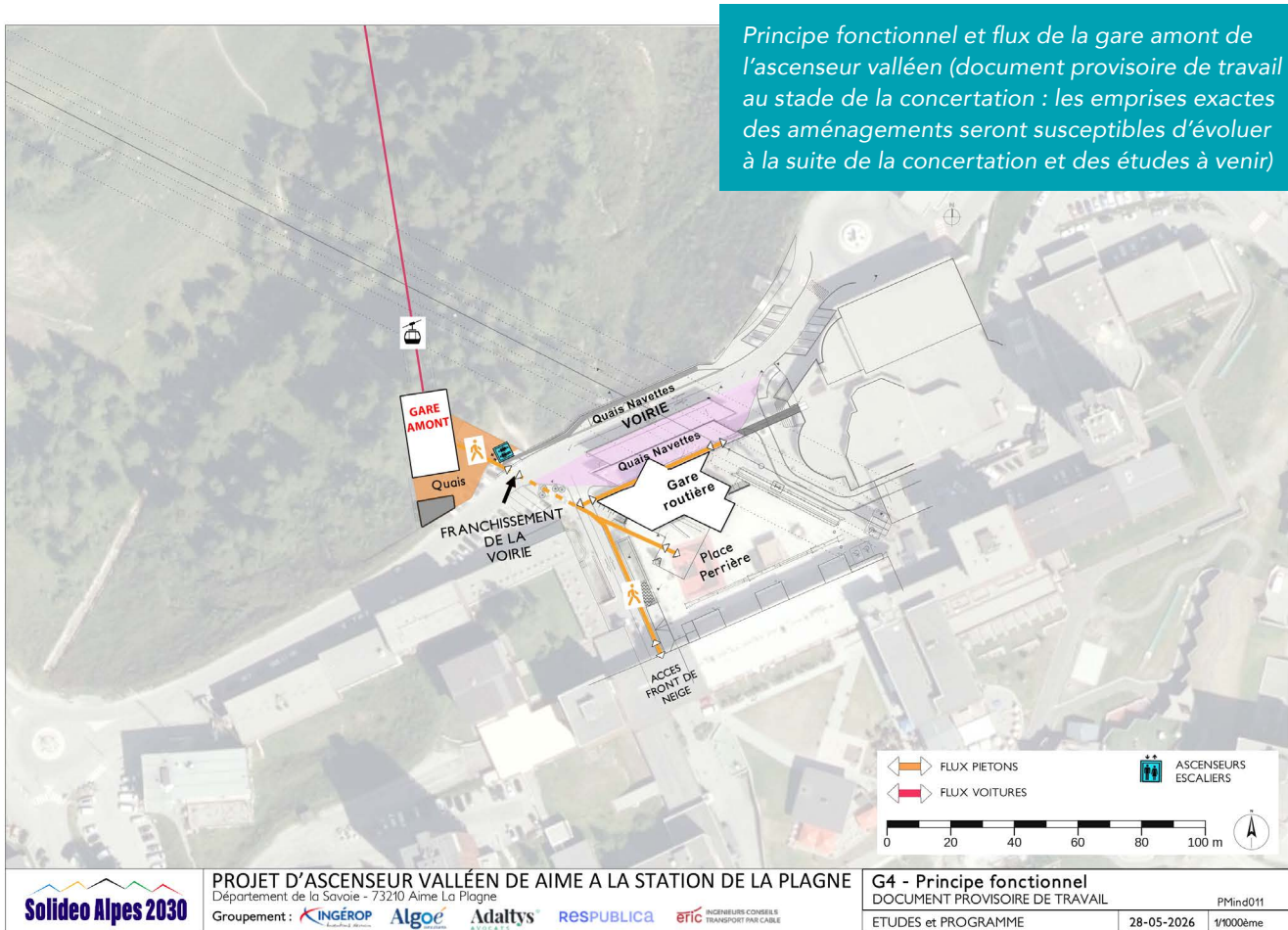
Les fonds de plans utilisés sont issus de sources hétérogènes et n'ont pas fait l'objet d'un relevé ni d'un recollement exhaustifs. Leur exactitude, leur cohérence et leur continuité ne sont pas garanties.

FOCUS SUR LA GARE AMONT

- Implantée au cœur de la station Plagne Centre, la gare amont de l’ascenseur valléen serait reliée à la gare routière par un cheminement piéton dénivelé souterrain franchissant la route départementale. Ce dispositif garantirait un parcours sécurisé, accessible et protégé, assurant la continuité des flux piétons vers la gare routière et l’office de tourisme, et un accès facile au front de neige. Il pourrait également être envisagé un accès direct « ski aux pieds » au domaine skiable depuis la gare via la création d’une piste à l’ouest de la gare.
- Les usagers empruntant l’ascenseur valléen pourraient utiliser les services déjà proposés aujourd’hui à la gare routière (billetterie, bagagerie et sanitaires pour le public).
- Le monument de commémoration du parachutage de 1944 implanté à l’emplacement de la future gare amont serait réinstallé dans le périmètre du projet (localisation exacte à définir).



Site envisagé de la gare amont de l’ascenseur valléen



LES PROJETS EN INTERFACE

Le projet d’ascenseur valléen aujourd’hui présenté à la concertation est en interface avec plusieurs autres projets, qui sont conduits de façon distincte de la réalisation de l’ascenseur valléen :

- La mise en accessibilité de la gare SNCF d’Aime-la-Plagne : à l’interface avec le projet, SNCF Gares & Connexions prévoit notamment la mise en place d’ascenseurs de part et d’autre du passage souterrain qui permet aujourd’hui l’accès aux quais de la gare SNCF.
- La rénovation et la mise aux normes de la piste de bobsleigh, de skeleton et de luge ainsi que ses annexes : cette opération est portée séparément

par la Solideo Alpes 2030 dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques d’hiver 2030.

- La restructuration du réseau existant de navettes communales pour assurer la complémentarité avec l’ascenseur valléen dans une logique d’intermodalité : ce volet relèvera de la compétence des deux communes en lien avec les modalités d’exploitation qu’elles retiendront pour l’ascenseur valléen (périodes et horaires d’ouverture). Il s’agirait de mettre en œuvre une offre de mobilité de type rondes de bus dont le périmètre reste à définir, afin d’assurer la liaison entre l’ascenseur valléen et les villages de la vallée.

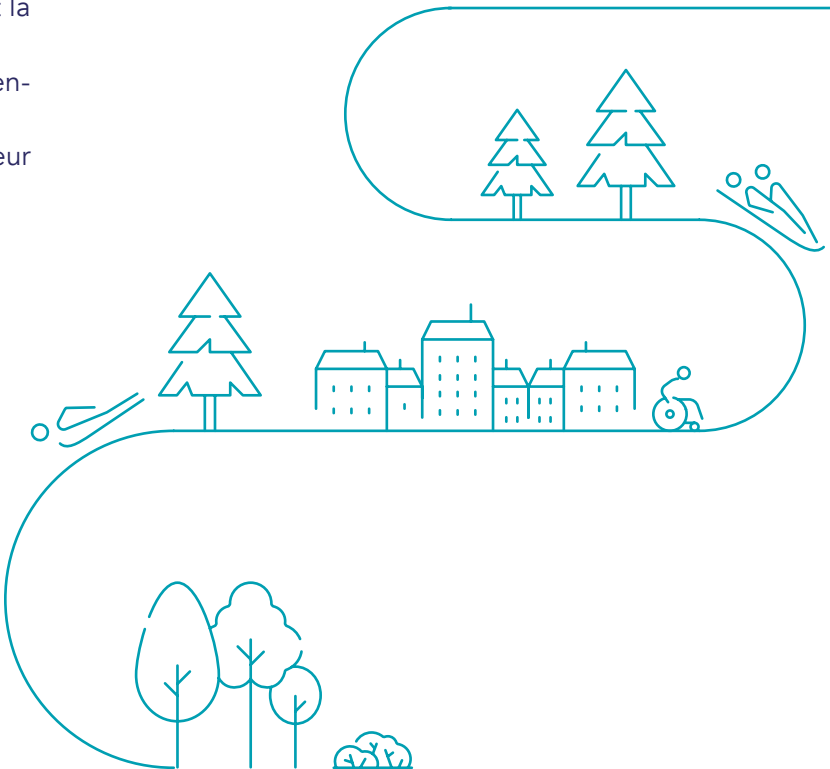
LE COÛT PRÉVISIONNEL DU PROJET

La Solideo Alpes 2030 souhaite confier la conception et la réalisation du projet à un groupement d’entreprises composé d’un architecte, d’un maître d’œuvre et d’entreprises de travaux, par le biais d’un marché de conception-réalisation. L’appel à candidatures pour ce marché a été publié en juillet 2026.

Ce montant n’inclut pas les aménagements sous maîtrise d’ouvrage RTE (mise en compatibilité de la ligne à haute tension avec le passage de l’ascenseur valléen) et SNCF Gares & Connexions (création d’une connexion piétonne entre la gare SNCF et la gare aval de l’ascenseur valléen grâce à l’ouverture du passage souterrain existant sous les voies ferroviaires).

Le coût prévisionnel du projet dans le cadre de ce marché est de 94 millions d’euros (hors taxes). Ce montant indicatif comprend la conception et la réalisation :

- des deux tronçons et des trois gares de l’ascenseur valléen,
- du parking attenant à la gare aval de l’ascenseur valléen à Aime-la-Plagne,
- du point d’échange avec la RN90.



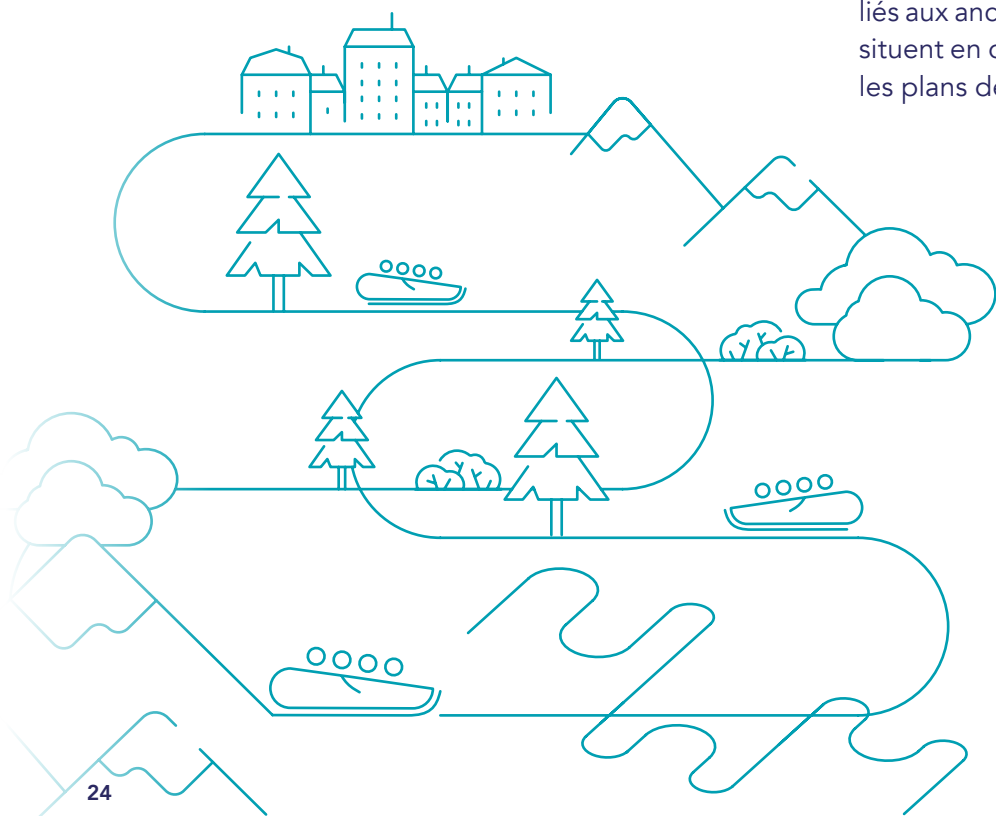
LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS DU PROJET

Dans le cadre des études d'opportunité conduites à partir de 2019 par les communes, puis lors des études préliminaires menées par Solideo Alpes 2030 depuis 2025, les impacts environnementaux et paysagers ont été spécifiquement étudiés, c'est-à-dire : les effets du projet sur les milieux naturels

et la biodiversité dans un territoire aux sensibilités écologiques marquées, et la manière dont l'ascenseur valléen et ses aménagements s'inséreraient dans le paysage alpin et dans le cadre de vie des habitants et usagers du territoire.

LES IMPACTS SUR LE SOL, L'EAU ET LES RISQUES NATURELS

- Des études des sols et des nappes doivent être réalisées à chaque emplacement prévu pour les gares, les pylônes et les autres aménagements du projet, afin de vérifier la nature du terrain et la présence éventuelle de nappe d'eau souterraine. En fonction des résultats, des précautions particulières seraient prises pendant les travaux.
- Concernant les eaux pluviales, les aménagements prévus (gares, parking) modifieraient en partie la façon dont ces eaux s'écoulent dans les zones correspondantes. Une étude hydraulique serait dans ce cadre conduite pour identifier les bassins-versants concernés et garantir une gestion des eaux pluviales conforme à la réglementation.
- Le projet est situé à proximité immédiate de plusieurs cours d'eau, dont l'Isère ainsi que des ruisseaux (Lovatière, l'Arc, Bonnegarde, Nant Pugin, Lieutaz). Si le projet est réalisé, cette proximité exigera un niveau d'attention technique élevé lors des travaux, et pourra nécessiter des mesures de prévention pour maîtriser les risques sur les cours d'eau.
- Le secteur du projet est soumis à des risques naturels, notamment à des avalanches et à un risque radon (gaz radioactif naturel pouvant s'accumuler dans les bâtiments, nocif en cas d'exposition prolongée), qui seront pris en compte dans la conception du projet. Le périmètre du projet n'est pas concerné directement par des prescriptions ou interdictions concernant les risques de mouvement de terrain. Vis-à-vis des inondations et des risques liés aux anciens sites miniers, les infrastructures se situent en dehors des zones à risque définies dans les plans de prévention communaux.



LE MILIEU NATUREL ET LA BIODIVERSITÉ

- Les premiers inventaires faune/flore menés de juin à novembre 2025 ont confirmé la présence d'habitats d'intérêt communautaire, de nombreuses espèces protégées ou patrimoniales (flore, insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères et chiroptères) ainsi que d'espèces de flore exotique envahissante. Des inventaires complémentaires sont en cours pour couvrir la période printanière.
- Le projet nécessiterait des défrichements pour assurer la sécurité de l'installation (ne pas créer d'arc électrique entre la cime des arbres et les câbles). La création des gares entraînerait également la suppression d'habitats naturels. Si le projet est réalisé, des mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre pour limiter les impacts du projet sur la biodiversité, et les impacts résiduels feront l'objet de mesures de compensation. À ce titre, une demande de dérogation espèces protégées (DEP) sera déposée auprès des services de l'État.
- Les inventaires ont permis de délimiter les différentes zones humides de l'aire d'étude. Si le projet est réalisé, certaines zones humides seront affectées : elles feront l'objet de mesures de compensation, conformément à la réglementation.

LE PAYSAGE

- L'ascenseur valléen serait aménagé dans un paysage alpin aux reliefs pentus, où les futurs pylônes, câbles et cabines de l'ascenseur valléen ainsi que les volumes de terre à déplacer pour construire les gares auront un impact visuel. Une étude paysagère est en cours de réalisation pour intégrer au mieux ces ouvrages dans leur environnement. Cette étude porte sur l'ensemble des aménagements de l'ascenseur valléen, y compris la mise en comptabilité de la ligne à haute tension qui serait réalisée par RTE au niveau de son croisement avec le tracé prévu de l'ascenseur valléen sur le secteur de la Roche.
- Par ailleurs, la gare d'Aime-la-Plagne se trouve dans le périmètre de protection de la Basilique Saint-Martin, classée monument historique, ce qui impliquera d'obtenir l'accord des Architectes des Bâtiments de France pour la réalisation du projet.

LE MILIEU HUMAIN

- Le tracé de l'ascenseur valléen traverserait principalement des zones naturelles et agricoles.
- Les travaux perturberaient temporairement les circulations routières sur la RN90 pour la création du point d'échange, et sur la RD221 au niveau de la gare routière de Plagne Centre pour la création de la connexion piétonne dénivelée avec la gare amont de l'ascenseur valléen. L'ascenseur valléen aura vocation de réduire le trafic routier vers les stations d'altitude en proposant un mode de transport collectif plus rapide et moins carboné.
- Concernant le cadre de vie, le chantier générerait du bruit et, en cas de travaux nocturnes, des nuisances lumineuses. En phase d'exploitation, ces impacts seraient nettement plus limités. Une étude acoustique est en cours pour quantifier les émissions sonores futures de l'ascenseur valléen et prévoir si nécessaire des mesures d'atténuation.

LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Solideo Alpes 2030, RTE et la DREAL AURA organisent une concertation préalable sur le projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne, respectant les modalités énoncées aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement.

La concertation est conçue comme une condition de qualité des projets et non comme une formalité périphérique. Elle doit permettre d'expliquer les objectifs, de rendre les opérations compréhensibles,

de recueillir les attentes et les vigilances, d'anticiper les contraintes techniques, foncières ou réglementaires, et de nourrir des décisions plus robustes.

Au-delà de la phase de concertation préalable, la participation du public sur le projet s'inscrit dans la durée, avec une logique d'information continue, de dispositifs adaptés aux réalités locales et d'attention particulière portée aux habitants, aux usagers, aux élus, aux associations et aux acteurs économiques.

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

La concertation constitue une étape essentielle dans l'élaboration du projet d'ascenseur valléen, à un moment où les grandes orientations sont définies mais où de nombreux choix d'aménagement restent encore à affiner et confirmer dans le cadre des études de conception prévues en 2027.

La concertation préalable vise dans ce cadre les trois objectifs suivants :

- Informer de façon claire et complète sur les objectifs, les caractéristiques et les impacts du projet, ainsi que sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

- Recueillir les avis et opinions sur le projet tel qu'il est prévu à ce stade.
- Enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les contributions qui seront exprimées. Il s'agira notamment d'alimenter le dialogue compétitif en cours de septembre 2026 à mai 2027 pour le choix du concepteur-réalisateur, et de recueillir les attentes sur l'exploitation future de l'ascenseur valléen (périodes et horaires d'ouverture, tarifs...).

En parallèle des concertations conduites par la Solideo Alpes 2030 sur ses opérations, le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver (COJOP) Alpes Françaises 2030 prévoit le lancement des "Rencontres Alpes 2030", une série de réunions publiques organisées à partir de l'automne 2026 dans les territoires concernés par l'événement. Ces réunions seront l'occasion de présenter le projet Alpes 2030, ses ambitions, ses enjeux et les opportunités qu'il représente pour les territoires, et de répondre aux interrogations suscitées par les Jeux.



UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE DEUX GARANTS

En lien avec les autres maîtres d'ouvrage intervenant sur le projet, la Solideo Alpes 2030 et RTE ont sollicité volontairement la Commission nationale du débat public (CNDP) pour la désignation de garants de cette concertation préalable.

La CNDP a désigné M. Denis Cuvillier et M. Joël Prillard garants de la concertation préalable : tout

au long de la concertation, ils veilleront au respect du droit à l'information et la participation du public sur le projet et au bon déroulement des différentes modalités d'information et de contribution.

Vous avez la possibilité de joindre directement les garants via leurs adresses mail : denis.cuvillier@garant-cndp.fr et joel.prillard@garant-cndp.fr.

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

La démarche de concertation préalable autour du projet d'ascenseur valléen s'appuie sur un dispositif d'information et de contribution pensé pour être accessible à tous les publics concernés. Il combine 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.

UN DISPOSITIF DE CONCERTATION CONSTRUIT SUR TROIS PILIERS

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

■ Les outils mis à disposition pour s'informer sur le projet et la concertation

Le dossier de concertation

Le présent dossier 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. Ce document est consultable en version numérique sur le site internet dédié à la concertation, et en version papier lors des événements de la concertation et dans les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise durant toute la durée de la concertation.

Le site internet dédié à la concertation

Un site internet dédié est accessible tout au long de la concertation à l'adresse suivante :

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 événements de la concertation ;
- Suivre le déroulé de la démarche en temps réel ;
- Déposer une contribution en ligne via le registre numérique (voir plus de détails en page 29).

Le flyer d'information

Outil d'information pédagogique, le flyer présente l'ambition du projet ainsi que les modalités de participation à la concertation. Il est notamment distribué lors des événements de la concertation, et par boîtier auprès l'ensemble des résidents des deux communes d'Aime-la-Plagne et La Plagne Tarentaise.

Des stands d'information de proximité dans l'espace public

Un stand sera organisé le jeudi 3 septembre matin sur le marché hebdomadaire d'Aime-la-Plagne (parking de l'amphithéâtre d'Aime), et le jeudi 3 septembre après-midi devant la mairie de La Plagne Tarentaise

(place du Charles de Gaulle à Mâcôt-La-Plagne). Les équipes du projet y seront présentes pour aller à la rencontre du public, afin d’informer sur le projet, de répondre aux questions et d’inviter les personnes rencontrées à exprimer leur avis dans le cadre de la concertation.

L'annonce dans la presse

Une annonce légale est parue dans les journaux suivants :

l’Essor Savoyard
le Dauphiné Libéré

L’affiche réglementaire de la concertation

Un dispositif d’affichage réglementaire est déployé dans les communes d’Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise.

L’affiche communicante de la concertation

Transmise aux communes d’Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise et aux autres acteurs-relais du territoire, l’affiche a vocation à inciter à la participation avec notamment un QR code pour s’inscrire aux événements.

Le dispositif d’information auprès des communes et des acteurs-relais du territoire

Afin d’assurer une diffusion de l’information au plus près du public, un kit de communication est mis à disposition des communes d’Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise et d’autres acteurs-relais du territoire. Ce kit vise à permettre à ces acteurs de relayer efficacement la démarche de concertation auprès du public en amont et pendant la concertation. Il comprend l’ensemble des supports d’information.

■ Les événements organisés pour s’informer et donner son avis sur le projet

Réunion publique n°1

Une première réunion publique se tiendra le lundi 14 septembre de 18h00 à 20h00 à la salle polyvalente de Mâcôt-la-Plagne (route d’Aime Mâcôt 73210 La Plagne Tarentaise). Cette réunion permettra de présenter les objectifs du projet, son calendrier et les modalités de la concertation, et de permettre



à chacun de s’informer, de poser ses questions et de partager son avis notamment sur l’opportunité du projet. Cette réunion sera retranscrite en direct par vélotypie afin d’être accessible aux personnes sourdes ou malentendantes. L’inscription en ligne à l’adresse participationcitoyenne.solideo-2030.com est recommandée : les places disponibles dans la salle seront réservées en priorité aux personnes inscrites. Les personnes non inscrites pourront participer à la réunion sous réserve des places restantes disponibles dans la salle.

Atelier participatif public

Un atelier participatif sera proposé afin d’approfondir les échanges avec les participants. Dans un format propice aux échanges, l’atelier permettra d’approfondir des aspects clés du projet auprès du public et d’acteurs du territoire, notamment les bénéfices et impacts du projet en matière de mobilités, d’accessibilité, d’environnement et de paysage. La date, les horaires et le lieu de l’atelier seront prochainement indiqués à l’adresse :

participationcitoyenne.solideo-2030.com.

Atelier participatif dédié aux jeunes du territoire

Un atelier sera organisé spécifiquement à destination des enfants et adolescents des deux communes. Il visera à présenter le projet et à recueillir les avis et besoins de ce public souvent oublié dans les démarches de concertation. La date et les modalités de cet atelier seront définies en amont de la concertation auprès des communes et des relais locaux de mobilisation des jeunes.

Réunion publique n°2

Une deuxième réunion publique sera organisée à la fin de la période de concertation. Cette réunion permettra de présenter une première synthèse de la participation à la concertation et des contributions recueillies, d’échanger avec le public et de recueillir les avis sur le traitement des enjeux socio-économiques du projet et les attentes concernant les suites de l’information et du dialogue. Cette réunion sera retranscrite en direct par vélotypie afin d’être accessible aux personnes sourdes ou malentendantes. La date, les horaires et le lieu de cette réunion publique seront prochainement indiqués à l’adresse : participationcitoyenne.solideo-2030.com.

La table ronde accessibilité

Une table ronde commune aux trois concertations sous l’égide de la Cndp sur l’accessibilité, pour les personnes en situation de handicap.

■ Les modalités complémentaires proposées pour donner son avis sur le projet

Le registre numérique

Le registre numérique est accessible en continu sur le site dédié à la concertation (participationcitoyenne.

solideo-2030.com) pendant toute la durée de la démarche. Il constitue le point d’accès centralisé pour les contributions en ligne. Il permet au public de déposer une observation, une question ou une proposition sur le projet à tout moment lors de la concertation, depuis n’importe quel support (ordinateur, tablette, smartphone).

Les registres papier en mairies

Des registres papier sont mis à disposition à la mairie d’Aime-la-Plagne et à la mairie de La Plagne Tarentaise durant toute la période de concertation. Ce dispositif s’adresse aux personnes qui préfèrent ou ne peuvent pas utiliser le registre numérique, et garantit que chaque voix peut être entendue. Les registres papier permettent au public de déposer par écrit une observation, une question ou une proposition sur le projet à tout moment lors de la concertation.

Le cahier d’acteur

Le cahier d’acteur est une modalité de contribution spécifiquement conçue pour les acteurs structurés du territoire : collectivités, associations, acteurs économiques, institutions et organisations professionnelles. Il leur offre la possibilité de formaliser une position argumentée sur le projet, en présentant leur observations, questions ou propositions sur le projet dans un cadre structuré et lisible. Le gabarit du cahier d’acteurs ainsi que son mode d’emploi sont téléchargeables sur le site dédié : participationcitoyenne.solideo-2030.com.

Les cahiers d’acteurs complétés sont à transmettre à la Solideo Alpes 2030 selon les modalités indiquées sur le site.

LA PRISE EN COMPTE DES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Au terme de la concertation préalable, les garants rédigeront un bilan de la concertation, qui résumera la façon dont celle-ci s’est déroulée et synthétisera les observations et propositions émises par le public. Il sera transmis à la Solideo Alpes 2030, RTE et à la DREAL AURA au plus tard 1 mois après la fin de la concertation et devra être publié sans délai sur le site internet dédié à la concertation : participationcitoyenne.solideo-2030.com

Les maîtres d’ouvrage disposeront ensuite de 2 mois à compter de la date de publication du bilan des garants pour indiquer les suites qu’ils donneront à la concertation et pour préciser comment ils prennent en compte les avis recueillis, en lien avec les communes d’Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise.

L'INFORMATION ET LE DIALOGUE LORS DE LA SUITE DU PROJET

L'information et la participation du public sur le projet a vocation à s'inscrire dans la durée de la réalisation du projet, si la concertation préalable confirme l'opportunité de celui-ci.

Le projet d'ascenseur valléen constitue une opération susceptible d'affecter l'environnement au titre du Code de l'environnement, et nécessite une déclaration d'utilité publique (DUP) au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans ce cadre, les maitres d'ouvrage prévoient d'organiser une phase d'enquête publique au premier semestre 2027. Préalablement au rendu des décisions

environnementales et d'urbanisme pour le lancement des travaux, cette enquête publique visera à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers à un stade avancé du projet. Le bilan de la présente concertation rédigé et les réponses des maîtres d'ouvrages figureront au dossier d'enquête publique mis à disposition du public. L'enquête sera conduite par un commissaire enquêteur indépendant des maîtres d'ouvrage : au terme de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rendra son rapport et ses conclusions motivées, qui détermineront la poursuite ou non du projet.



MODALITÉS PRATIQUES

Le gabarit du cahier d'acteurs ainsi que son mode d'emploi sont téléchargeables sur le site dédié : participationcitoyenne.solideo-2030.com

Les cahiers d'acteurs complétés sont à transmettre à la Solideo Alpes 2030 selon les modalités indiquées sur le site.





Solideo Alpes 2030
| Société de livraison |
des ouvrages olympiques

Site
Savoie


**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



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