BILAN DE LA CONCERTATION

—

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Jeux Olympiques et Paralympiques 2030

Projet d'ascenseur valléen de la Grande Plagne

Dates de la concertation

Du 27 août 2026 au 8 octobre 2026

Denis Cuvillier

Joël Prillard

Rapport remis le 8 novembre 2026

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 2
Avant-propos 3
Synthèse pour les décideurs et pour le public 3
Les enseignements clefs de la concertation préalable 4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants formulées à l'issue de la concertation préalable 6
Introduction 10
Le projet objet de la concertation 10
La saisine de la CNDP 13
Garantir le droit à l'information et à la participation 14
Le travail préparatoire des garant.e.s 15
Les résultats de l'étude de contexte 15
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation 17
Avis sur le déroulement de la concertation 19
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? 19
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? 20
Synthèse des arguments exprimés 24
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation 24
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet 34
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées 35
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 35
Liste des annexes 36

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 8 novembre 2026 sous format PDF non modifiable au responsable du projet/ plan/ programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet.

https://participationcitoyenne.solideo-2030.com/

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le responsable du projet/ plan/ programme publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan et les enseignements qu'il tire de la concertation, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins.

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Le projet d'aménagement de l'ascenseur valléen de la Grande Plagne est porté par la Solideo, établissement public spécifiquement créé pour assurer la livraison des ouvrages nécessaires à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030.

Dans un premier temps, la SOLIDEO avait juridiquement argumenté pour que le projet d'aménagement en vue des JO 2030 ne soit pas traité comme un ensemble mais qu'elle puisse organiser des concertations site par site. Le Conseil d'État lui a donné raison le 3 avril 2026.

De ce fait en amont de cette concertation préalable accompagnée par les garants de la CNDP sur l'ascenseur valléen, la Solideo a mené une concertation volontaire sur la commune de La Plagne-Tarentaise, au printemps 2026 pour le projet de la piste de bobsleigh.

Le 22 avril 2026 la Solideo a saisi la CNDP conjointement avec Réseau de Transport d'Electricité (RTE) en demandant la désignation de garants sur ce projet. Une demande de désignation a également été formulée en parallèle pour l'aménagement du site de compétition de ski de fond de La Clusaz et celui du site de compétition de Montgenèvre. Denis Cuvillier et Joël Prillard ont été désignés comme garants de la concertation préalable du stade de compétition de ski de fond de La Clusaz.

La préparation de la concertation et son déroulé

Les garants ont réalisé une étude de contexte au cours de laquelle ils ont pu rencontrer l'essentiel des acteurs du territoire concernés par le projet. Ils ont réalisé une dizaine d'entretiens en présentiel ou en distanciel, individuellement ou en groupe réunissant au total 26 personnes. Cette étape préliminaire leur a permis de formuler des recommandations pour l'organisation de cette concertation préalable, avec le souci de permettre la participation de tous les publics et de couvrir l'ensemble des enjeux soulevés, sur un périmètre adapté aux enjeux notamment de mobilité. Ils ont proposé des réunions publiques, des rencontres de proximité sur les marchés, des ateliers de travail avec le public sur les thématiques mobilité, impacts paysagers et environnementaux couts financement et tarification, impacts économiques économie emploi local et logement, ainsi que sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap, un dispositif pour les jeunes; et également un site internet comprenant un dispositif de questions/réponses et permettant le dépôt de contributions par le public et de cahiers d'acteurs par les collectivités et les associations.

Les modalités de la concertation retenues après arbitrage par la direction de la Solideo ont consisté en l'organisation de deux réunions publiques, d'un un atelier thématique, d'un atelier « jeunes », d'une

table ronde « accessibilité universelle » commune aux trois projets JOP dont les concertations ont été conduites sous l'égide de la CNDP, deux rencontres de proximité et la mise en place d'un site internet permettant le dépôt de contributions individuelles et de cahiers d'acteurs.

.

La variété des dispositifs participatifs et d'échanges proposés a permis la participation effective de près de 1000 personnes et le recueil de 7 cahiers d'acteurs. Les questions ont porté sur le projet dans ses dimensions cout et offre de service, intermodalité, environnement, impact économique, mobilité. La maitrise d'ouvrage s'est montrée ouverte à la discussion et à l'échange pour les modalités auxquelles elle a participé. L'absence de dispositif de participation en ligne aux différentes modalités a limité la participation du public aux personnes qui ont été physiquement présentes aux réunions publiques, aux ateliers et aux rencontres de proximité. L'absence de système de questions/réponses sur le site de la concertation a limité les échanges avec le public.

Les enseignements clefs de la concertation préalable

La concertation préalable sur le projet d'ascenseur, appelé aussi LPC (Liaison Par Cable) a suscité un grand intérêt du public qui a fait près de 900 contributions portant sur l'opportunité du projet, ses alternatives, son financement, son exploitation. Il a souligné sa contribution à un système de transport à plusieurs échelles, celle des communes de Aime et de La Plagne Tarentaise, celle du bassin de vie, et enfin celle de la zone de chalandise touristique, au-delà du territoire national.

Ce projet, inscrit au SCOT de Tarentaise Vanoise en 2017, est soutenu par un certain nombre d'acteurs qui mettent en avant le fait que ce mode de transport soit décarboné et qu'il apporte des nouveaux services aux touristes, aux habitants de La Plagne et aux saisonniers. Ils mettent en avant l'intermodalité offerte par ce projet entre les modes routiers, ferroviaire et par câble.

D'autres avis dénoncent le fait que ce projet s'inscrive dans un modèle de développement de la montagne basé sur le tout-ski, qu'ils jugent dépassé, alors que l'on est dans un contexte de réchauffement climatique. Ils questionnent également le bilan carbone de l'opération qui devra intégrer l'électrification progressive du parc automobile.

Des alternatives routières au projet ont été proposées, en combinant un travail sur les infrastructures (déviation de Macot, amélioration des infrastructures actuelles) et le développement de nouveaux services routiers à faible émission de carbone, bus à hydrogène ou électrique.

Des contributions dénoncent l'impact environnemental des aménagements prévus sur la biodiversité et le paysage. Elles demandent à minimiser le nombre d'arbres à abattre et à soigner l'intégration paysagère : pas de vue de remontées mécaniques actuellement depuis la vallée.

En mettant en avant la capacité élevée de cette nouvelle liaison entre la vallée et la station, certaines contributions soulignent que ce projet va modifier l'organisation du territoire ainsi que les habitudes de vie des utilisateurs (vacanciers, habitants permanents et saisonniers), certains allant jusqu'à dire que Aime-centre devient une station de ski.

En améliorant la mobilité, l'ascenseur valléen va renforcer l'attractivité pour les résidences secondaires et touristiques dans la vallée et donc induire une augmentation des prix de l'immobilier et du niveau des loyers, avec comme conséquence de rendre encore plus difficile la possibilité de se loger pour les jeunes du pays et les saisonniers.

Certaines contributions dénoncent le fait que le cout du projet ait fait l'objet d'annonces successives avec des montants différents. Cela a suscité de nombreuses réactions de manière récurrente dans les différentes réunions de concertation. De même, le budget d'exploitation, qui n'apparaissait pas

dans le dossier de concertation a été abondamment questionné. Même si des réponses ont été apportées au cours de la concertation dans les limites des négociations contractuelles en cours, ces contributions se sont prolongées par des questions plus précises portant sur l'impact sur la fiscalité locale en cas de dépassement des couts de construction et/ou d'une exploitation déficitaire de la LPC

Concernant la tarification, certains soulignent que l'utilisation de l'ascenseur sera étroitement liée aux tarifications de la LPC et du stationnement et que le cout du transport devra être inférieur à l'utilisation de la voiture individuelle. Les jeunes demandent la gratuité. Le projet étant porté financièrement par les communes, certains habitants dénoncent une double peine en tant que contribuables et utilisateurs...

Des contributions ont souligné que, pour que ce projet ait son plein effet en termes de fréquentation et puisse inclure l'ensemble des habitants des communes, il fallait développer en même temps un système de navettes pour desservir les communes périphériques de la Plagne et les arrêts en station. Ils ont demandé que les horaires d'ouverture soient adaptés aux besoins des utilisateurs et coordonnés avec ceux des remontées mécaniques. Ils ont demandé à être associés à ces démarches.

Plusieurs contributions ont souligné que l'intérêt de la gare de La ROCHE allait bien au-delà de la desserte de la piste de Bobsleigh et qu'elle pouvait jouer un rôle pivot dans les dessertes des différents sites de la station. Certains ont émis l'idée que la LPC pouvait même s'arrêter à ce niveau.

S'agissant d'un projet intermodal, certaines contributions demandent une étude de mobilité à l'échelle de la Tarentaise portant sur les différents modes (route, rail, ensemble des ascenseurs valléens) avec les grands acteurs de la mobilité (Etat, Conseil Régional Auvergne Rhone Alpes (CRARA), SNCF)

Des contributions ont noté que l'ascenseur valléen est un maillon impliqué dans plusieurs chaines de transport, d'abord au niveau local des communes, ensuite à l'échelle de la vallée de la Tarentaise, et au-delà aux zones de chalandise des activités touristiques, jusqu'à l'étranger.

S'agissant d'un projet intermodal, certaines contributions demandent que les services ferroviaires soient développés afin de proposer des liaisons décarbonées complète sur des itinéraires complets Sur le plan router, certains demandent des itinéraires d'accès faciles au parking depuis la vallée., Des contributeurs demandent à réduire la taille de ce parking pour augmenter le recours aux transports collectifs. Ils demandent une étude de mobilité à l'échelle de la Tarentaise portant sur les différents modes (route, rail, ensemble des ascenseurs valléens) avec les grands acteurs de la mobilité (Etat, CRARA, Sncf)

Si ce projet est ancien et donc supposé être connu, plusieurs contributions ont dénoncé le manque d'informations sur le projet et sur le déroulé même de la concertation. Certains critiquent le fait qu'elle n'ait pas porté sur l'opportunité de l'organisation des jeux et que la piste de bobsleigh ait fait l'objet d'une concertation séparée.

La suite de la concertation devra associer le grand public au-delà des simples réunions d'information sur des sujets tels que les modalités de l'exploitation de l'ascenseur et des dessertes intra-station.

Des contributions demandent des garanties de transparence, d'une part sur le plan de financement de l'infrastructure et d'autre part sur le modèle économique de l'exploitation.

Les sujets relatifs au financement et à la tarification, au logement, et à l'environnement sont ceux qui ont été priorisées par le public au cours de la réunion de clôture qui faisait le bilan de la concertation.

Ces sujets devront être partagés avec le grand public en amont des procédures à venir pour les autorisations environnementales.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

—

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse
Opportunité du projet et alternatives
1 Comparer le projet d'ascenseur Valléen à ses alternatives routières intégrant une approche infrastructure et une approche services (transport par bus électriques ou à hydrogène).
2 Justifier l'intérêt environnemental du projet dans le contexte de l'électrification du parc automobile
Les conséquences sur le territoire
3 Engager une démarche de projet de territoire en accompagnement du projet d'ascenseur valléen pour anticiper les impacts positifs et négatifs de la nouvelle infrastructure sur les volets urbanisme, logement, circulation… et gérer les zones d'interface avec les gares (pôle intermodal d'Aime, gares centrale et amont) .
Le logement
4 Réaliser une étude prospective sur l'impact de l'ascenseur valléen sur le marché du logement.
5 Quelles nouvelles mesures peuvent être prises pour anticiper l'impact de l'ascenseur valléen sur le marché du logement ?
L'évolution de la mobilité
6 Initier une étude de mobilité à l'échelle de la Tarantaise sur les différents modes (route, rail, ensemble des ascenseurs valléens) avec les grands acteurs de la mobilité (Etat, Région, SNCF)
7 Initier un travail avec la région, la SNCF et les AOM pour développer une chaine de transport collectif vertueuse jusqu'au front de neige
8 Réaliser une étude de trafic routier présentant en situation de référence (sans l'ascenseur valléen) et en situation de projet
9 Elaborer un plan de circulation au niveau de Aime, intégrant les voiries nationale, départementale et communale permettant d'optimiser l'accès au parking de la gare de départ de l'ascenseur

Le service de transport et sa tarification

10 Quel dispositif est prévu pour associer les utilisateurs à la définition du service de l'ascenseur et des navettes (amplitude annuelle et journalière, fréquence, tarification) ?

11 Justifier la prévision de fréquentation de 400.000 A/R en distinguant la part de report modal et celle de la croissance du trafic. Préciser les hypothèses d'offre de service et de tarification qui ont été prises en compte. Que se passe t il si on fait varier les hypothèses ?

12 Quelles sont les mesures qui permettraient de renforcer la fréquentation de l'ascenseur et donc favoriseraient le report modal ?

Le sujet du stationnement

13 Mettre à disposition du public l'étude de faisabilité et son volet socio-économique qui ont notamment permis de déterminer la capacité du parking-relais.

Le montant de l'investissement et le modèle économique

14 Mettre à disposition du public une synthèse de la maquette financière de l'ensemble du projet (ascenseur valléen – construction et exploitation/ navettes)

15 Comment seront financés les éventuels surcoûts de construction et les éventuels déficits d'exploitation ?

Le paysage

Porter à connaissance du grand public un document graphique d'insertion de l'ascenseur valléen (photomontage ou modélisation 3D) permettant aux habitants (notamment ceux du versant du soleil et de la vallée) de visualiser le projet de construction dans son environnement réel.

La biodiversité

16 Mettre les études réalisées sur l'état initial de l'environnement (inventaire 4 saisons,…) à disposition du public.

17 Présenter au grand public une cartographie faisant apparaître l'impact du projet sur la forêt et les zones humides, pour avoir une première estimation à ce stade des études préliminaires

Le bruit

18 Mettre en place un comité de suivi des impacts sonores avec les riverains

L'accessibilité

19 Comment sera traitée l'accessibilité entre la gare SNCF et la gare aval de la LPC ?

2O. Quels budgets seront consacrés à la résolution technique des ruptures de déplacement ?
.

21. Quelle signalétique sera mise en place sur les itinéraires pour les personnes en situation de handicap ?

22. A quelle échéance seront produits et diffusés les guides issus des Jeux précédents adaptés au contexte alpin ? A quelle échéance sera mis en place un programme de formation des personnels de terrain ?

23. Comment va s'organiser pour chacun des projets la concertation en continu sur la thématique « accessibilité universelle » ? Quels seront les acteurs impliqués ?

24. Quand et comment seront mis en place les groupes d'experts d'usage ? Avec quelles missions ?

25. Suite à la table ronde la Solideo peut-elle préciser sa stratégie « accessibilité universelle » et sa déclinaison pour le pilotage des projets ? Mettre cette stratégie à disposition du public

L'information et la concertation

26. Publier les études au fur et à mesure de leurs disponibilités

27. Comment la concertation avec le public va-t-elle se poursuivre à l'issue de la concertation préalable ? Le site internet sera-t-il maintenu et complété avec un système de questions /réponses ? Y aura-t-il des rencontres de proximité avec la présence de la Solideo ? Y aura-t-il des déclinaisons par thématiques (agriculture, circulation, économie, aménagements et impacts environnementaux) avec les publics concernés ?

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Organiser une réunion en présentiel et en distanciel pour exposer les enseignements que le maitre d'ouvrage tire de la concertation et les réponses qu'il apporte aux questions du public recensées dans le bilan des garants.
2. Maintenir ouvert le site de la concertation et l'alimenter en fonction des évolutions du projet et des décisions de la Solideo.
3. Poursuivre un dialogue direct avec les différents publics jusqu'aux Jeux pour répondre aux inquiétudes, aux questions et aux attentes exprimées.
4. Annoncer clairement quelles seront les modalités de ce dialogue qui devront comprendre à minima : un calendrier, une newsletter, des rencontres de proximité avec participation des équipes de la Solideo et la mise en œuvre d'un dispositif de questions/réponses sur le site de la concertation.
5. Communiquer directement auprès du public les résultats des études au fur et mesure de leurs réalisation.
6. Publier périodiquement un bulletin d'informations synthétique sur l'évolution du projet et annoncer les futures consultations préalables à l'obtention des autorisations administratives. Ce bulletin pourrait être mis à la disposition du public dans différents lieux (mairies du périmètre proche, commerces de proximité …)
7. Organiser le pilotage de la concertation au niveau de la direction de projet, la concertation faisant partie du pilotage au même titre que le suivi des études et des travaux.

Introduction

Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Solideo Alpes 2030 » est un établissement public dédié à la livraison des ouvrages Olympiques et Paralympiques (JOP) d'hiver de 2030, sur le modèle de la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques créée pour les besoins des Jeux de Paris 2024. Chargée de coordonner et, pour certains ouvrages, de piloter directement la réalisation des infrastructures nécessaires, 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.

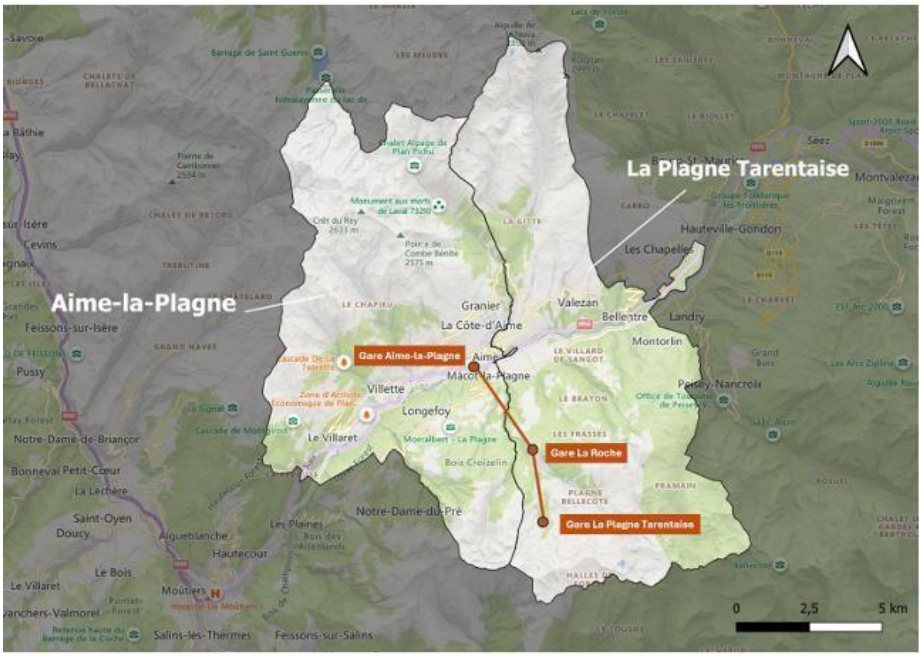
Parmi ces projets figurent un certain nombre d'opérations à réaliser en Savoie notamment sur les communes de Aime-la Plagne et La Plagne Tarentaise.

Ces communes ont confié à la Solideo la maitrise d'ouvrage du projet d'ascenseur valléen (également appelé TPC : transport par câble) reliant La gare d'Aime-La-Plagne au front de neige de la station de La Plagne. Deux autres maitres d'ouvrage interviennent dans le projet, Réseau de Transport d'Electricité (RTE) pour le déplacement d'une ligne électrique et la DREAL pour les aménagements routiers liés au projet.

Enfin la SNCF est en charge des aménagements de la gare existante de Aime.

Signalons enfin le rôle important et complémentaire du Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (COJOP) chargé de la préparation opérationnelle des Jeux. Le COJOP utilisera l'installation projetée en phase olympique et assurera la mise en place de l'ensemble des installations temporaires nécessaires.

- **Plan de situation :**



Source : dossier de concertation

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

• Dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030, permettre la desserte de la piste de bobsleigh-luge-skeleton par la gare intermédiaire de La Roche.

• Offrir une alternative robuste à l'accès routier : le TPC offrira un nouveau mode de desserte des stations-villages depuis la vallée. Aujourd'hui, le seul mode d'accès est la route départementale D221, qui se subdivise entre les différentes stations-villages à partir de La Plagne 1800. Cet accès routier est épisodiquement saturé selon les périodes, les évènements météo ou les incidents routiers. L'ascenseur valléen permettra un gain de temps sur la voiture (sur 6 kilomètres et 1 300 mètres de dénivelé, temps de trajet estimé à 17 minutes au lieu de 34 minutes en voiture ou bus)

• 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 sera favorisé par les gains de temps sur la voiture, et par l'amélioration des échanges intermodaux entre les habitants et les touristes au niveau des trois gares du TPC

• Repenser l'attractivité du territoire : le projet vise à favoriser l'attractivité touristique du territoire 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 et des bénéfices entre les stations et le territoire.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet d'ascenseur valléen est encore susceptible d'évoluer. À ce stade, il comprend la réalisation de l'ascenseur valléen (également désigné TPC – transport par câble) entre Aime la-Plagne et La Plagne 1800, incluant

• la construction d'un premier tronçon entre Aime-la-Plagne et La Roche

• la construction d'un second tronçon entre La Roche et La Plagne Tarentaise ; • la réalisation des trois gares de l'ascenseur valléen : une gare aval à Aime-la-Plagne, une gare intermédiaire située en contrebas de la piste de bobsleigh dans le secteur de La Roche, et une gare amont à La Plagne Tarentaise

• la construction du parking au niveau de la gare aval de l'ascenseur

• la création d'un rond-point sur la RN 90 avec voie d'accès au parking, en lien avec l'Etat (DREAL) ; • le dévoiement de la ligne électrique, sous maîtrise d'ouvrage de RTE.

En revanche, le présent projet n'inclut pas la rénovation ni la mise aux normes de la piste de bobsleigh, de skeleton et de luge, ni de ses annexes. Cette opération est portée par SOLIDDEO dans le cadre d'un autre projet.

Les alternatives envisagées ont porté :

- D'une part sur le choix du système de transport. Les différentes technologies de transports par câbles aériens disponibles sur le marché ont fait l'objet d'une analyse multicritères comparative sur la base des besoins identifiés : téléphérique à va-et-vient, téléphérique pulsé (système à mouvement unidirectionnel discontinu), téléphérique débrayable 3S, téléphérique débrayable 2S, télécabine, funitel. En plus de ces différents types de transports par câbles aériens, l'analyse a également étudié le funiculaire (système de transport par câble sur rail).

- Et d'autre part sur le choix du tracé. Il a été envisagé dans les premières études l'hypothèse d'un tracé dit « direct » entre la gare SNCF et la station de La Plagne, sans arrêt intermédiaire.

Dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030, c'est le tracé dit « indirect » ou « olympique » qui a été retenu par les deux communes et la Solideo Alpes 203, ce tracé, permettant l'arrêt intermédiaire à La Roche desservant la piste de bobsleigh-skeleton-luge, présente plusieurs intérêts par rapport au tracé « direct

. L'option zéro consistant à ne pas réaliser le projet a été étudiée. Si les impacts directs des aménagements sur l'environnement et le paysage seraient évités, et les couts d'investissement économisés, un abandon du projet reviendrait à ne pas développer d'alternative à l'accès routier unique actuel entre le fond de vallée et la station, annulant l'ensemble des impacts environnementaux et socio-économiques positifs

- **Coût**

Le coût d'investissement total du projet est estimé à 118,08 millions d'euros HT, incluant les dépenses liées à la création du rond-point (2 M€ HT estimés) et du dévoiement de la ligne électrique à haute tension (1,95 M€ HT estimés).

- **Contexte du projet**

Ce projet est porté par les collectivités depuis plusieurs d'années. Les JOP offrent une opportunité pour finaliser un plan de financement qui permette la réalisation du projet et d'apporter un héritage utile et durable au territoire.

Une caractéristique importante du projet, comme de tous ceux de la Solideo, est son planning très contraint par l'objectif des JOP en 2030.

Calendrier du projet

La Solideo envisage les études et procédures d'autorisation en 2027 et les travaux sur la période printemps 2027-été 2029.

- **Schéma décisionnel**

A l'issue du bilan de la concertation il reviendra au conseil d'administration de la Solideo de décider de la suite à donner à l'opération. En cas de poursuite de l'opération, celle-ci devra obtenir les autorisations, notamment en matière d'urbanisme et d'environnement, nécessaires pour le démarrage des travaux.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Par sa décision du 3 avril 2026, le Conseil d'État a jugé que, pris dans leur ensemble, les différents travaux, ouvrages et aménagements nécessaires à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030 ne constituent pas un projet d'aménagement ou d'équipement unique devant conduire à l'organisation du débat public prévu par la loi.

Il a considéré que c'est aux décisions relatives aux différents projets concourant à l'organisation des Jeux, lorsque leur incidence sur l'environnement le justifie, que le public devra être mis à même de participer.

Le 29 avril 2026 le conseil d'administration de la Solideo a approuvé une stratégie de concertation et de participation du public devant permettre de débattre **:**

 de l'opportunité,

 des objectifs et des caractéristiques principales du projet

 des enjeux socio-économiques qui s'y attachent,

 ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

 Le cas échéant, elle permet également de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.

 Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

La stratégie de concertation préalable proposée par la Solideo repose sur une gradation des dispositifs, en fonction du régime juridique des opérations, de leur niveau de maturité et de leur sensibilité territoriale.

Lorsque les délais le permettent, Solideo Alpes 2030 privilégie l'organisation d'une concertation préalable volontaire avec garant de la CNDP, notamment pour les projets soumis à évaluation environnementale ou susceptibles de l'être après examen au cas par cas.

Dans ce contexte Solideo a saisi la CNDP au titre de l'article L121-17 du code de l'environnement pour l'aménagement du site de compétition de Montgenèvre, l'ascenseur valléen de La Plagne et le site de compétition de ski de fond de La Clusaz.

L'ascenseur valléen a été proposé pour les épreuves de bobsleigh dans le dossier de candidature pour les JOP 2030 déposé le 7 novembre 2023 par les deux régions alpines, le Comité national olympique français et le Comité paralympique et sportif français.

La décision de retenir le site de La Plagne pour réaliser les compétitions de bobsleigh ce projet a été prise officiellement par le COJOP le 29 juin 2026 (présentation de la carte des sites).

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 6 mai 2026 la CNDP a désigné Messieurs Denis Cuvillier, Lucie Van Der Meulen comme garants de la concertation préalable au titre de l'article L121-17 puis Joël Prillard dans sa séance du 28 juillet 2026

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

-de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;

-des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;

-des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;

-des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif :

- au fait que, malgré les délais tardifs auxquels la Commission nationale du débat public a eu à connaître des projets d'infrastructures relatifs aux JOP 2030, ses exigences relatives à la participation du public demeurent inchangées ;

- à la nécessité que le MO porte à la connaissance du public l'ensemble des informations à sa disposition, au regard notamment des enjeux environnementaux du projet, dont, le cas échéant, la ressource en eau nécessaire ;

- à l'obligation légale pour le public de disposer de délais raisonnables pour prendre connaissance de l'information sur le projet et pour formuler des observations et des propositions ;

- au fait que, bien que l'objet de la saisine soit le projet d'ascenseur valléen de la Grande-Plagne, le législateur a bien précisé que le champ de la participation est plus large et porte sur le contexte : le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet, de ses objectifs à l'échéance des JO et au-delà, de tous

les enjeux environnementaux et socio-économiques, de ses alternatives, de son absence de mise en œuvre et de la poursuite de l'information et de la participation du public après la procédure.

-de faire des préconisations très précises quant à la mobilisation des publics les plus éloignés de la concertation et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés, et de travailler avec le maitre d'ouvrage pour qu'il mette tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat et pour recueillir le point de vue de tous les publics.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Les garants ont réalisé une étude du contexte dans lequel s'inscrit le projet et accompagné le maître d'ouvrage dans la préparation de la concertation, en particulier la rédaction du dossier de présentation du projet et la définition des modalités de la concertation.

Les résultats de l'étude de contexte

Le territoire et les périmètres

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 au domaine skiable est évoqué localement depuis une quarantaine d'années, en vue d'offrir aux touristes, socio professionnels et habitants une alternative à la liaison routière. Le projet d'ascenseur valléen est inscrit au SCoT Tarentaise Vanoise de 2017.

Le périmètre rapproché est constitué des installations de l'ascenseur avec l'ensemble de ses gares qui se développent entre 658m et 1968m. Il s'inscrit dans un environnement naturel principalement forestier.

Le périmètre de projet comprend les communes d'Aime-la-Plagne et La Plagne Tarentaise qui ont 8.000 habitants et offrent 55.000 lits touristiques. En termes d'aménagement il comporte également la réalisation des accès routiers depuis la Route Nationale 90, avec la création d'un giratoire. Ce giratoire est piloté par l'Etat (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes). Le projet impliquera également des interfaces avec d'autres maîtrises d'ouvrage. Pour RTE (gestionnaire du réseau de transport d'électricité français de 63 000 à 400 000 volts – www.rte france.com), des études sont en cours afin de rendre compatible la ligne aérienne à 63 000 volts Aime-La Plagne sur le premier tronçon de l'ascenseur valléen. Enfin, il est à noter la proximité avec l'opération de mise en accessibilité de la gare ferroviaire existante

Au-delà de ce périmètre la renommée de la station de la Grande Plagne en fait une destination touristique importante pour des personnes venant d'Annecy, de Lyon, de Paris, de l'Europe et du monde entier.

En synthèse on peut donc distinguer trois périmètres pour cette concertation et les publics à mobiliser : le périmètre rapproché des aménagements, le périmètre de projet des communes de la Plagne, le périmètre éloigné de la vallée de la Tarentaise jusqu'à Chambéry et au-delà.

Les publics rencontrés lors de l'étude de contexte

Les garants ont pu rencontrer l'essentiel des acteurs du territoire concernés par le projet. Ils ont réalisé une quinzaine d'entretiens en présentiel ou en distanciel, individuellement ou en groupe réunissant au total 26 personnes

Ainsi ils ont rencontré :

- Les maires de Aime la Plagne et La Plagne Tarentaise, leurs adjoints et les services (DGS, DGA,)
- Les associations locales : l'office de tourisme, le club des sports. Le gestionnaire des Pistes (compagnie des Alpes) n'a pas souhaité nous rencontrer.
- Les institutionnels : préfecture, DDT, Directions Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement, services de la région Auvergne-Rhone-Alpes
- La présidente de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) et ses services.
- Les associations environnementales : FNE, Mountain Wilderness
- La Fédération française de ski
- Les organismes intervenant sur le sujet de l'accessibilité des personnes en situation de handicap : délégation ministérielle à l'accessibilité,
- Le COJOP et La SOLIDEO

Les points de vue et les inquiétudes exprimées

Le projet d'ascenseur valléen peut être qualifié de fédérateur, bénéficiant de l'image d'un projet vertueux, véritable alternative au transport routier et ayant un impact socio-économique fort (mobilité, habitat).

Le débat sur l'opportunité du projet semble surprendre dans un contexte où pour beaucoup ce sujet était acté et tant ses avantages sont manifestes. La réussite, en termes de fréquentation et de retombées positives d'un projet similaire proche, le funiculaire de Bourg-St Maurice – Les Arcs, tire d'une manière générale les projets des ascenseurs valléens.

Les associations environnementales interrogent sur l'avenir de la montagne dans un contexte de changement climatique. Elles sont mobilisées sur les impacts du projet et sur les mesures d'accompagnement qui permettraient d'aller au plus loin sur les bénéfices attendus du report modal. Elles partagent le fait que le débat sur l'opportunité du projet ne peut se limiter à celui des JO d'hiver tant son utilité va au-delà de la période des épreuves. Toutefois, toutes les associations de défense de l'environnement souhaitent participer activement aux concertations et pouvoir s'exprimer sereinement. Elles s'intéresseront davantage à l'éventuelle phase suivante du projet, celle de l'étude d'impact.

Les associations questionnent également sur l'implication du public sur la suite des procédures.

Enfin il ressort des rencontres le souhait de développer les échanges entre les communes d'un côté , la Solideo et le COJOP de l'autre. Les communes veulent peser sur ce projet et sur la concertation avec le public. Les maires ont fait un pré-communiqué sur you tube et mettent à disposition de la SOLIDEO leurs équipes et leurs supports d'information.

Au cours des entretiens qu'ils ont conduits les garants ont pu relever plusieurs thématiques sur lesquelles les attentes sont importantes :

-la mobilité: comment garantir la continuité d'un transport depuis la gare SCNF jusqu'au front de neige et comment améliorer les conditions de rabattement vers les gares d'extrémité du projet d'ascenseur (les « rondes de vallée »), pour les skieurs mais aussi pour les travailleurs (saisonniers, salariés permanents) pour permettre de l'inclusion de tous les utilisateurs.

-Le logement, notamment sur la commune de Aime-la-Plagne, l'accès rendu facile par l'ascenseur Valléen à la partie haute de la station ouvrant des possibilités aux travailleurs saisonniers et aux résidents permanents.

-les impacts paysagers, environnementaux et agricoles des aménagements liés aux gares, notamment la gare intermédiaire qui se situe en zone boisée.

-l'économie et l'emploi local : quel impact du projet sur les activités et le commerce local ?

-Le cout et le financement de l'ascenseur, en phase travaux et en phase exploitation, et particulièrement leur soutenabilité économique et les incidences sur la fiscalité locale.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation des publics

Suite à leur étude de contexte, les garants ont formulé plusieurs recommandations pour l'organisation de la concertation préalable, avec le souci d'aborder l'ensemble des enjeux identifiés au cours de l'étude de contexte et de proposer une diversité de formats permettant la participation de tous les publics.

Ces recommandations invitaient également à aller au plus près de toutes les personnes concernées, à travers des rencontres de proximité et des permanences locales, pour permettre de toucher un public peu mobile ou peu enclin à s'exprimer lors des réunions publiques.

Ils ont ainsi préconisé un dispositif séquencé, se déployant sur plusieurs semaines, combinant des temps d'information et de débat à destination du grand public, une réunion d'ouverture et une réunion de clôture de la démarche, cette dernière réunion devant permettre de faire une synthèse de toutes les contributions apportées au débat. Ils ont proposé que les réunions publiques soient complétées par des rencontres thématiques plus ciblées, permettant un travail sur la mobilité, l'économie et l'emploi local, les impacts sur le paysage et sur la biodiversité. L'ensemble de ces réunions pouvant être suivies en présentiel et en distanciel dans le but de permettre la participation des publics éloignés. Ils ont également préconisé une modalité spécifique pour les jeunes et pour l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Sur cette dernière thématique les garants ont proposé une table ronde ou un webinaire avec les acteurs concernés, cet événement pouvant être commun aux trois concertations préalables menées sous l'égide de la CNDP. Enfin, ils ont préconisé un atelier spécifiquement dédié aux jeunes en impliquant les clubs des sports, l'éducation nationale et les établissements scolaires.

Les garants ont également préconisé un système d'information et de participation élargi au bassin de vie de La Grande Plagne.

Ces recommandations comprenaient enfin des modalités de contribution écrite, telles que les cahiers d'acteurs, un espace de questions-réponses en ligne accessible tout au long de la démarche de concertation et des temps de parole pour les associations au sens large.

Ils avaient également demandé un travail en collaboration et transparence sur la définition des modalités précises de l'ensemble des événements participatifs.

En synthèse les demandes des garants concernant les modalités de concertation et d'information étaient les suivantes :

- L'élargissement de l'information sur le lancement de la concertation étendu à l'ensemble de la population de communes de La Grande Plagne

- L'évolution du site numérique avec un système de questions/réponses au fil de de l'eau

- Des points d'information supplémentaire dans les chefs-lieux des communes et les mairies annexes

- Des registre papier supplémentaire dans les mairies des chef-lieux

- Des tables rondes thématiques en présentiel ou en distanciel

- Une table ronde sur l'accessibilité universelle commune aux trois projets concertés sous l'égide de la CNDP dans le temps de la concertation préalable

- L'intégration d'un temps de travail en stations thématiques à la réunion de clôture pour faire préciser par le public les priorités dans les contributions recueillies et installer un débat avec la Solideo autour des questions posées

- La possibilité de temps de parole à la réunion de clôture pour les associations ayant rédigé des cahiers d'acteurs

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Le dispositif de concertation a été élaboré courant juillet dans un délai de quelques semaines seulement. Les échanges entre la Solideo et ses assistants à maitrise d'ouvrage d'une part, et les garants d'autres part, se sont déroulés essentiellement en visioconférences compte tenu des lieux de travail éloignés des différents intervenants. Les équipes de la Solideo travaillent dans un contexte visiblement très contraint sur le plan du calendrier avec de nombreux projets à faire avancer en parallèle, tous à peu près au même stade d'avancement et avec le même objectif de livraison pour la fin de l'année 2029. Dans ce contexte, la Solideo s'est organisée à partir d'un pilotage centralisé des concertations et en s'appuyant sur de nombreux AMO, nécessitant une coordination étroite. Elle avait bâti avec eux une méthode de travail qu'elle a mise en œuvre sur les différents projets dont elle pilotait la concertation à un niveau sensiblement inférieur à ce que les garants ont recommandé pour les concertations sous l'égide de la CNDP.

La Solideo, n'avait pas la pratique des concertations sous l'égide de la CNDP. Les garants ont d'abord eu une réelle difficulté à faire entendre leurs demandes, pourtant tirées de l'étude de contexte qu'ils avaient réalisée et des pratiques issues de l''expérience de la CNDP. Au fil d'arbitrages successifs rendus par la direction de Solideo, dans un contexte de négociations permanentes consommatrices de temps et d'énergie, la plupart des recommandations des garants ont finalement été prises en compte notamment à l'issue d'une réunion d'arbitrage au niveau de la direction de Solideo au siège de Marseille.

Au final :

- la demande portant sur la mise en place d'un système de questions/réponses au fil de l'eau sur le site de la concertation n'a pas été prise en compte, la Solideo annonçant qu'elle apporterait les réponses à la réunion de clôture.

- les tables rondes/ateliers thématiques ont été regroupées au sein d'un atelier participatif et une organisation de travail en station thématiques a été mis en place à la réunion de clôture

Sur le dossier de concertation, les demandes des garants ont essentiellement porté sur l'organisation et la clarté du document, la présentation des alternatives et des variantes, et la communication d'un maximum de données chiffrées. La réactivité de l'assistant à maitre d'ouvrage a permis de finaliser le document et de le mettre en ligne dans les délais réglementaires soit 15 jours avant le démarrage de la concertation

Le calendrier de la concertation

La Solideo a retenu la période du 27 août au 8 octobre 2026, soit une durée de 6 semaines.

Le dispositif retenu

Pour l'information : des annonces publiées dans la presse, l'affichage règlementaire de la concertation, le site internet avec notamment le dossier de concertation, 18000 flyer d'information dont 16500 distribués dans les boites aux lettres, le dispositif d'information dans les communes de La Grande Plagne.

Pour la participation :

- Deux réunions publiques à l'ouverture et à la clôture à Macot et à Aime ;
- Un atelier participatif à Macot
- Un atelier dédié aux jeunes à Aime
- Une table ronde accessibilité commune aux trois projets sous l'égide de la CNDP à Chambéry
- Deux rencontres de proximité à Aime et à Macot
- Un registre numérique permettant des contributions individuelles ou sous forme de cahier d'acteur
- Des registres papier en mairies de Aime et Macot

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

L'information du public a-t-elle été claire et complète ?

L'information du public sur la tenue de la concertation a été conforme aux usages et recommandations de la CNDP. Les événements ont été signalés sur le site de la concertation et par différents moyens (flyers, avis dans les journaux, affiches, site internet de la Solideo).

Les documents d'information étaient-ils compréhensibles et accessibles à tout public ?

Le dossier de concertation était facilement compréhensible et accessible à tout public. Il a été perçu comme insuffisant par certains contributeurs notamment pour ce qui concerne les couts du projet et la tarification, ainsi que les impacts environnementaux.

Des compléments ont été apportés lors des réunions publiques notamment à celle de clôture. La mise en ligne des supports de présentation à la suite de ces réunions a permis au public qui n'avait pas participé de bénéficier de ces informations complémentaires.

Le dispositif était il suffisamment étendu ?

Le dossier de la concertation a été publié 15 jours avant le démarrage de la concertation ce qui correspond au délai réglementaire.

Les habitants du périmètre élargi des deux communes ont pu accéder aux informations mises en ligne sur le site de la concertation.

A final les garants considèrent que le dispositif d'information proposé par la maitrise d'ouvrage et les conditions dans lesquelles il a été mis à disposition du public étaient suffisants pour que la concertation puisse être lancée dans des conditions conformes tant à la convention d'Aahrus qu'à la Charte de l'environnement.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les garants ont été présents sur chacune des modalités de concertation et ont pu faire état de leur avis sur le déroulement de la concertation à l'occasion de leurs points périodiques avec la maîtrise d'ouvrage.

La mobilisation du public

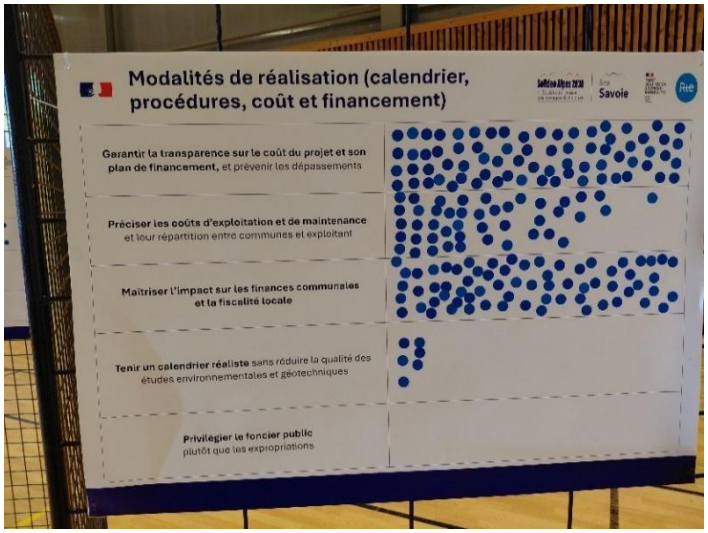
Les réunions publiques d'ouverture et de clôture

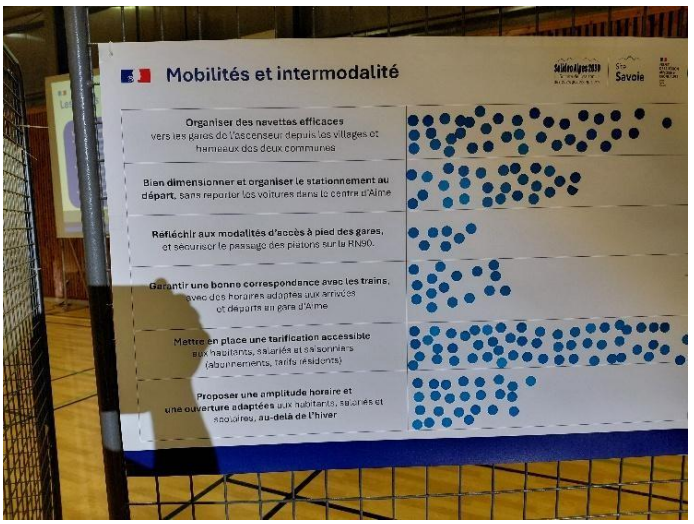
La première réunion publique s'est répartie entre une heure et demie de présentation par les différents intervenants et une heure de questions-réponses. Les questions appelaient des réponses de la Solideo mais aussi du COJOP et des municipalités ; les représentants de ces structures qui étaient présents à ces réunions se sont attachés à répondre le plus complètement possible. Le public est resté attentif jusqu'à la fin de la séance qui s'est terminée lorsqu'il n'y avait plus de questions, le débat a été de qualité avec de l'écoute et du respect.

La participation à la réunion d'ouverture a été importante (280 personnes), elle a été quasi-équivalente à la réunion de clôture (240 personnes).

Cette réunion de clôture s'est déroulée en plusieurs temps : rappels sur le projet, présentation du travail de l'atelier jeunes, travail en stations sur les contributions classées par thématiques, restitution du travail en stations complété par un échange avec Solideo sur les contributions à ce jour, questions-réponses avec le public. Le travail en stations a nécessité un travail préparatoire important de la part du porteur de projet, il a permis au public de prioriser les contributions qui lui semblaient les plus importantes.

Comme pour la séance d'ouverture le débat a été serein et de qualité sans expression d'avis franchement défavorables. La réunion s'est déroulée sur la durée prévue de 3 heures.







L'atelier participatif

L'atelier a réuni 17 personnes, des habitants, des socio-professionnels du ski et des associations. Elles se sont investies et ont produit un travail de qualité. Cet atelier a permis à la Solideo de présenter le projet sur le terrain et aux participants de travailler par tables sur des thématiques identifiées préalablement : mobilités et intermodalités, effets sociaux et économiques, impacts environnementaux et paysagers. Ce travail s'est traduit par des propositions concrètes.

L'atelier jeunes

La participation s'est limitée à une seule jeune fille en classe de quatrième. A l'issue de l'atelier elle a pris l'initiative de réaliser d'elle-même un sondage qu'elle a mené auprès des élèves de 4ème et de 3ème de son collège dont elle a présenté les résultats lors de la réunion de clôture. Elle a fait s'exprimer les collégien-ne-s sur les aspects positifs et négatifs du projet.

Sur la question de la faible participation, elle a souligné qu'il aurait fallu passer par les réseaux sociaux utilisés par les jeunes…

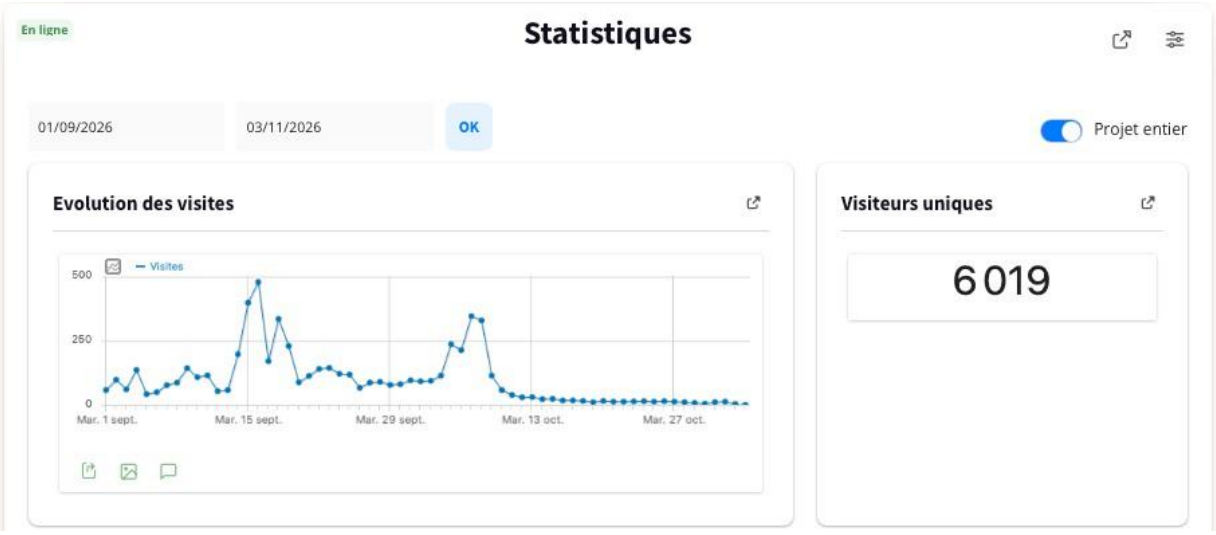
La table ronde accessibilité universelle commune aux trois projets concertés sous l'égide de la CNDP a été de grande qualité : interventions des experts et représentants des associations, échanges avec le public présent dans la salle. La Solideo ne s'est pas exprimé sur les suites qu'elle entend donner à cette table ronde. Celle-ci a été retransmise sur YouTube pendant le temps de la concertation permettant ainsi au public de la visionner.

Les rencontres de proximité

Ces rencontres constituent une modalité essentielle pour permettre la participation d'un public peu habitué à s'exprimer en réunion publique. Les rencontres de proximité ont permis de rencontrer 55 personnes en deux séances sur le marché d'Aime et devant la mairie de La Plagne-Tarantaise. Les garants regrettent toutefois que Solideo n'ait pas participé à ces rencontres pour écouter et répondre en direct aux questions du public. Les personnes rencontrées étaient des habitants d'Aime et de La Plagne-Tarantaise, des touristes et des usagers de la montagne. Il ressort de ces échanges un besoin important de communication et d'échanges. Les questions ont porté sur l'opportunité du projet, son coût et financement, la fréquentation et l'offre de service, le calendrier, le tracé et les gares, l'impact faune-flore et le paysage.
*

La plateforme de concertation

La plateforme a rencontré un vrai succès avec 6019 connexions, 779 contributions individuelles et 7 cahiers d'acteurs.



La plateforme a permis de recueillir des avis sur le projet et des questions pour le porteur de projet, Elle aurait été encore plus riche en termes de participation du public si elle avait été dotée, comme l'avaient proposé les garants, d'une possibilité d'avoir des échanges (système questions/réponses) qui auraient permis aux interlocuteurs d'avoir des réponses immédiates et surtout au grand public de profiter de ces réponses pendant le temps de la concertation.

En synthèse

La variété des dispositifs d'échanges proposés a permis aux participants présents de questionner réellement le projet dans ses dimensions mobilité, impacts territoriaux, environnementaux et économiques. La maitrise d'ouvrage s'est montrée ouverte à la discussion et à l'échange pour les modalités pratiques auxquelles elle a participé. L'absence de dispositif de participation en ligne aux différentes modalités a limité la participation du public aux personnes qui ont été physiquement présentes aux réunions publiques et à l'atelier participatif. L'absence de système de questions/réponses sur le site de la concertation a limité les échanges avec le public. En conclusion si le site internet a recueilli un nombre significatif de contributions, il n'est cependant pas possible de conclure que le droit à la participation avec le public a été pleinement effectif.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

280 et 240 participant.e.s aux réunions publiques, 1 participante à l'atelier jeunes, 17 participant.e.s à l'atelier participatif, 20 participant.e.s à la table ronde accessibilité, 55 participant.e.s aux rencontres de proximité

6019 connexions uniques au site internet

779 contributions sur le site de la concertation, 7 cahiers d'acteurs et 24 dépôts sur registr

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Enseignements généraux de la concertation

Les avis sont argumentés et partagés entre les favorables, les défavorables et ceux qui conditionnent leur avis favorable à certaines conditions (logement, environnement, finances, association du grand public..)

L'analyse des contributions fait ressortir les thématiques suivantes :

- L'opportunité et les alternatives
- Les conséquences sur le territoire (mode de vie, logement et économie)
- Les enjeux de mobilité-transport (mobilité, intermodalité, offre de service, stationnement, accessibilité, tarification, investissements et exploitation)
- La prise en compte de l'environnement (paysage, biodiversité et bruit)
- La concertation

L'opportunité du projet et les alternatives

Des contributions mettent en avant le mode de transport décarboné de la LPC et l'amélioration des services du quotidien comme atouts essentiel de l'opportunité du projet.
Elles mentionnent la réduction de la pollution et des accidents, la réduction des emprises au sol en altitude, le retour d'expérience des projets similaires, l'intermodalité avec le train, l'accessibilité renforcée, un service à l'année, et la cohérence avec les objectifs climatiques territoriaux (SRADDET, PCAET) et avec l'héritage durable attendu des Jeux de 2030.

« Génial , enfin le moyen de monter à la Plagne sans pollution. Cela permettrait également à nos ados de monter faire du sport de façon decarbonée » (Site internet)

« En tant qu'étudiant de 23 an, je suis très favorable à ce projet. Cet ascenseur pourrait permettre de simplifier l'accès à la station pour toutes les personnes non véhiculées (jeunes, vacanciers se déplaçant par exemple de Paris en train, vacanciers étrangers), contribuant à son dynamisme et à l'attractivité de la station de la Plagne ». (Site internet)

D'autres s'inscrivent dans une vision d'avenir et sur un territoire élargi

*« En conclusion, l'ascenseur valléen de La Grande Plagne n'est pas seulement un équipement de transport supplémentaire ; c'est la clé de voûte d'un aménagement de montagne plus durable, résilient et respectueux de son environnement » (*Site internet)

« je suis totalement POUR ce projet qui a mon avis positionnera le territoire touristique sur un périmètre beaucoup plus large que celui des seules stations villages et altitude de La Plagne pour les années à venir. » (Site internet)

« Une vision moderne et inclusive de la mobilité touristique : L'ascenseur valléen démocratise l'accès à la montagne. Il offre aux piétons, aux touristes sans véhicule, ainsi qu'aux usagers quotidiens une solution de transport confortable, rapide et affranchie des contraintes de stationnement en station ». (Site internet)

D'autres contributions indiquent que ce projet arrive trop tard, en s'inscrivant dans un modèle de développement de la montagne basé sur le tout-ski, jugé dépassé, alors que l'on est dans un contexte de réchauffement climatique particulièrement impactant en montagne.

« Ce projet s'inscrit dans la fuite en avant de ce que l'on appelle " l'aménagement de la montagne " qui ressemble de plus en plus à une fuite en avant visant à aspirer les derniers bénéfices possibles avant la fin des sports d'hiver….Cet équipement arrive trop tard, il n'a pour but que de renforcer la disneylandisation de nos montagnes pour 15 jours de gloriole à grands frais ». (Site internet)

D'autres avis relativisent l'argument de la décarbonation en mentionnant que l'électrification progressive du parc automobile devrait être prise en compte et proposent des alternatives routières, combinant une amélioration des infrastructures routières (déviation de Macot, amélioration des infrastructures actuelles) et le développement de nouveaux services routiers à faible émission de carbone, comme des bus à hydrogène ou électriques.

« On pourrait tout aussi bien décarboner, et à moindre coût, avec une flotte de bus électriques, suffisamment nombreux et fréquents, gratuits ou au moins avec un prix de ticket bien inférieur à celui pratiqué par les bus actuels qui est rédhibitoire » (Site internet)

D'autres contributions demandent au contraire de réglementer l'usage de la route d'accès à la station pour renforcer l'utilisation de la LPC et maximiser la réduction de carbone liée aux transports.

« …Substitution réelle à la voiture, avec des mesures de gestion de la route concomitantes à la mise en service — non un simple complément à la route » (CA Mountain Wilderness)

Des contributions demandent de regarder une alternative consistant à faire la gare terminus de la LPC à La Roche et de développer à partir de celle-ci le réseau de dessertes des stations d'altitude.

Conséquences sur le territoire

Le développement économique

Les personnes qui se sont exprimées voient dans le projet une opportunité pour Aime qui pourrait devenir « station de ski » et développer son attractivité et son économie. La gare d'Aime pourrait bénéficier d'un meilleur positionnement, comparable à celles de Moutiers et de Bourg Saint Maurice.

« une meilleure cohésion, station/vallée, et ce pour toutes les générations. » (Site internet) « Il est évident que si l'on souhaite développer u(Site internet) n tourisme quatre saisons sur la Plagne cet ascenseur valléen serait un atout indéniable » (Site internet)

Certains voient dans l'ascenseur une opportunité pour développer les activités hors saison d'hiver

« La vallée doit sortir du tout ski et développer 1 activité sur les périodes de fin de printemps , d.ete , et de début d'automne… Ce projet permettant 1 meilleur mobilité entre les grandes zones d'hébergement que sont les villages d'altitude et les zones avec de la vie et du cachet , présentes dans la vallée , pourrait permettre d'atteindre plus facilement cet objectif (et conserver le niveau d'emploi dans le secteur » (Site internet)

D'autres s'inquiètent des impacts sur la vie quotidienne à Aime

« Comment les jeunes primo accédant d'une RP pourrons se loger sans louer ? Devons-nous nous attendre à une ville fantôme sans collège par exemple ?»« Le bien vivre à Aime en péril. Notre petite ville va vivre une ambiance qui va ressembler à Bourg Saint Maurice » (Site internet)

L'impact sur les modes de vie

En mettant en avant la capacité élevée de cette nouvelle liaison entre la vallée et la station, certaines contributions soulignent que ce projet va modifier l'organisation du territoire ainsi que les habitudes de vie des utilisateurs (vacanciers, habitants permanents et saisonniers). L'accès à la station sera facilité pour les jeunes de la vallée qui pourront accéder aux pistes de manière autonome et les habitants de la station pourront profiter des activités commerciales, culturelles et sportives de la vallée.

> *« En somme, c'est un projet qui rapproche, qui facilite, qui embellit la vie, autant pour les habitants que pour ceux qui viennent partager un moment chez nous »* (Site internet)

Des contributions mettent en avant les atouts de cette nouvelle liaison dans l'amélioration du quotidien.

> *« C'est une très belle opportunité pour la station, qui s'apprête à entrer dans une nouvelle étape de son histoire. Cet équipement ne représente pas seulement un progrès technique : il va réellement améliorer le quotidien de ceux qui vivent ici toute l'année, en rendant leurs déplacements plus simples, plus fluides, plus confortables. Et pour nos visiteurs, ce sera une manière plus douce, plus agréable de découvrir la station, de s'y sentir accueillis dès leur arrivée »* (Site internet)
>
> *So for these reasons, and many, many more, I implore you to build this lift. La Plagne has needed it for years. Now please make it a reality.* (Site internet)

Et l'illustrent par de exemples concrets :

« J'en ai rêvé: mes enfants prenaient le train jusqu'à BSM puis le funiculaire pour pouvoir skier car je travaillais et ne pouvais les monter à la plagne. Le bus coûtait trop cher » (Site internet)

Des bénéfices partagés entre la montagne et la vallée

> *« De plus nous pourrions aller plus souvent en vallée en hiver ou été lors de nos séjours. Car plusieurs fois, le fait de prendre la voiture pour aller à la base de loisirs, au rafting... nous a dissuadé. »* (Site internet)

« Nous ne nous arrêtons jamais à Aime, ce serait l'occasion de pouvoir découvrir le village et ses animations estivales ou hivernales » ((Site internet)

« Je pense aussi que ce projet pourrait vraiment faire avancer notre territoire, aussi bien dans la vallée qu'en station. Une liaison plus simple permettrait de mieux faire vivre les commerces et les activités, de faciliter l'accès aux stations et de développer le tourisme, tout en créant davantage de possibilités pour les habitants et les professionnels locaux » (Site internet)

« Les socio-pros, les jeunes (pour ne plus dépendre de leurs parents) pourront librement circuler entre le haut et le bas. N'oublions pas que toute la population pourra profiter de cet avantage et ainsi les équipements culturels, patrimoniaux… verront leur fréquentation augmenter. Enfin nous apporterons à La Plagne cette dimension « manquante », à savoir l'histoire de notre territoire ! » (Site internet)

Un projet favorisant l'accessibilité et l'inclusion

« Une vision moderne et inclusive de la mobilité touristique : L'ascenseur valléen démocratise l'accès à la montagne. Il offre aux piétons, aux touristes sans véhicule, ainsi qu'aux usagers quotidiens une solution de transport confortable, rapide et affranchie des contraintes de stationnement en station. » (Site internet)

Certaines contributions émettent des réserves

« C'est donc du 50/50 pour moi : c'est très bien pour les locaux, les saisonniers , les touristes venant en train ou ceux qui viennent à la journée. Mais cela ne va pas réduire la circulation en montagne pour les touristes en voiture ». (Site internet)

Certains craignent à contrario les effets pervers de ce projet

« Qui peut nous affirmer à ce jour que les habitants de la commune n'auront pas a subir des augmentations des loyers, de l'alimentation, taxes, car l'attractivité du territoire a souvent été de pair avec la disparition des habitants historiques car leur pouvoir d'achat ne suit pas » (Site internet)

"BUT no plan to extend the skiable area and the relentless building of Hotels and appointments. How many more skiers can La Plagne take?? "(Site internet)

"Pour l'ensemble de ces raisons — surfréquentation des pistes, faible apport économique des flux à la journée, atteinte au paysage, dette écologique initiale et coût financier excessif —, je demande l'abandon définitif de ce projet au profit du renforcement de transports routiers collectifs propres. » (Site internet)

Et proposent des alternatives routières

« Engager près de 94 millions d'euros dans un équipement lourd et figé est déraisonnable face à une alternative évidente : le déploiement d'une flotte de bus propres (électriques, hydrogène, GNV) circulant sur le réseau routier déjà existant. Cette alternative offre une totale flexibilité en fonction des saisons, pour un coût bien moindre et sans détruire les versants ».(Site internet)

L'impact sur le logement

Ce sujet du logement apparait dans de nombreuses contributions sur la plateforme et le public présent à la réunion de clôture l'a priorisé loin devant les autres thématiques.

> *« .. Depuis le tournant des années 2010, la Tarentaise perd des habitants, les classes d'écoles commencent à fermer à tour de bras et pourtant l'activité économique et le nombre d'emploi dans la vallée augmente... Ce n'est pas un problème d'attractivité qu'il y a dans la vallée, mais un problème de logement »* (Site internet)

Certaines contributions voient dans l'ascenseur valléen un accès plus facile aux logements de la vallée pour les saisonniers. La plupart s'inquiète au contraire des conséquences possibles sur le marché du logement à La Plagne, Aime et au-delà. En améliorant l'accessibilité de la station, l'ascenseur valléen va renforcer l'attractivité de la vallée pour les résidences secondaires et touristiques et donc d'induire une augmentation des prix de l'immobilier et du niveau des loyers, avec comme conséquence de rendre encore plus difficile la possibilité de se loger pour les jeunes du pays et les saisonniers.

Le marché du logement est décrit comme très tendu actuellement aussi bien dans la station que dans la vallée ; certains professionnels ont d'ores et déjà des difficultés à recruter à cause du niveau des loyers et beaucoup de jeunes et de familles ont déjà des difficultés à se loger dans la vallée en raison du prix de l'immobilier et du développement des résidences secondaires et touristiques.

« le Prix du m2 déjà indécent à ce jour pour acheter une RP ou simplement louer un logement à l'année » (Site internet)

« Projet qui risque de faire augmenter fortement le prix du m2 dans notre vallée, ce qui veut dire que d'ici quelques décennies nos propres enfants ne pourront même plus acheter pour pouvoir habiter leurs villages »» « à combien chiffrez-vous l'augmentation du prix de l'immobilier sur la commune d aime avec la présence de l'ascenseur ? » (Site internet)

Plusieurs contributeurs interpellent les communes en demandant que le projet s'accompagne de mesures visant à prioriser le logement des résidents à l'année, à encadrer le nombre de résidences secondaires et les airbnb, à bloquer la hausse des loyers,…

« Quelles mesures concrètes les communes comptent-elles prendre pour bloquer la hausse des loyers et préserver le logement à l'année ? » (Site internet)

.

Les enjeux de mobilité-transports

Evolution de la mobilité

Certaines contributions voient dans ce mode de transport une solution pour une accessibilité élargie à à la montagne

« Une vision moderne et inclusive de la mobilité touristique : L'ascenseur valléen démocratise l'accès à la montagne. Il offre aux piétons, aux touristes sans véhicule, ainsi qu'aux usagers quotidiens une solution de transport confortable, rapide et affranchie des contraintes de stationnement en station. » (Site internet)

Des contributions ont noté que l'ascenseur valléen est un maillon impliqué dans plusieurs chaines de transport, d'abord au niveau local des communes, ensuite à l'échelle de la vallée de la Tarentaise, et au-delà aux zones de chalandise des activités touristiques, jusqu'à l'étranger.

« En plus de mettre en place 1 trajet facilité pour tous les vacanciers qui pourront venir en train depuis les grandes villes européennes (Paris, Londres, Bruxelles), ce projet va permettre d'augmenter la connexion entre la vallée et les stations d'altitude , surtout l'été ou le besoin de prendre la voiture est 1 vrai frein à la mobilité. » (Site internet)

Des contributions ont souligné que, pour que ce projet ait son plein effet en termes de fréquentation et puisse inclure l'ensemble des habitants des communes, il fallait développer en même temps un système de navettes pour desservir les communes périphériques de la Plagne et les arrêts en station. Ils ont demandé à être associés à cette démarche.

« L'un des enjeux majeurs doit être l'égalité d'accès au service public. Tous les hameaux des deux communes concernées bénéficieront-ils d'une desserte permettant réellement de rejoindre l'Ascenseur Valléen dans des conditions satisfaisantes ?Il est nécessaire de connaître les itinéraires, les fréquences des navettes et les modalités de desserte envisagées afin de vérifier que l'équipement ne bénéficiera pas principalement à certains secteurs au détriment des autres. » (Site internet)

« Si les stations bellecote. belle plagne sont super bien desservies en bus c'est top. Je suis en local "et je laisserai volontiers ma bagnole à Chambéry !!! » (Site internet)

« Ces navettes pour pouvoir fonctionner devront naturellement être gratuites et régulières ». (Site internet)

Plusieurs contributions ont souligné que l'intérêt de la gare de La ROCHE allait bien au-delà de la desserte de la piste de Bobsleigh et qu'elle pouvait jouer un rôle pivot dans les dessertes des différents sites de la station.

Certains voient dans ce mode de transport une solution pour une accessibilité élargie à a montagne
« Une vision moderne et inclusive de la mobilité touristique : L'ascenseur valléen démocratise l'accès à la montagne. Il offre aux piétons, aux touristes sans véhicule, ainsi qu'aux usagers quotidiens une solution de transport confortable, rapide et affranchie des contraintes de stationnement en station. » (Site internet)

Intermodalité

S'agissant d'un projet intermodal, certaines contributions demandent que les services ferroviaires soient développés afin de proposer des liaisons décarbonées sur des itinéraires complets. Sur le plan router, certains demandent des itinéraires d'accès faciles au parking depuis la RN 90. Des contributeurs demandent à réduire la taille de ce parking pour augmenter le recours aux transports collectifs.

La tri modalité (route/rail/câble) est considérée comme un point fort du projet pouvant permettre un trajet sans voiture de bout en bout, un atout pour une clientèle nationale et internationale.

Sur le plan ferroviaire, certains considèrent que cela devrait permettre de repositionner la gare de Aime face aux gares de Moutiers et surtout de Bourg Saint Maurice afin de capter de nouveaux marchés "Train/Ski".
« *Départ de la gare SNCF : point clés (que d'autres n'ont pas) tous les clients ne monteront pas par ce télécabine ….mais il sera bien plus utilisé que d'autres de la vallée »* (Site internet)

Des contributions soulignent que le train permet de travailler à l'échelle de l'Europe :
« Encourager à prendre le train en proposant des billets combinés train+ transfert+ forfait de ski + réduction sur la location éventuelle de matériel et également de développer de trains en semaine et à

destination d'autres gares que Paris…Pourquoi ne pas proposer un Bourg saint Maurice Londres de nuit ! » (Site internet)

Certains émettent cependant des réserves sur les possibilités offertes par le train :
« encore faut-il que l'offre ferroviaire soit développée… aucun sujet sur la prise en compte par la sncf, du nouvel ascenseur... »
« la Sncf n'est pas capable de maintenir les trains et les remplace par des bus »
« …La vallée n'arrive pas à peser sur la SNCF au sujet de cet aspect vital pour que l'outil « Ascenseur Valléen » soit efficace » (Site internet)

Sur le plan routier, certains soulignent que le projet doit être l'occasion de résoudre la traversée de la cité par le trafic de la Plagne (étude COVA, contournement**)**
« un participant propose de mettre en place des ronds-points à l'entrée et à la sortie d'Aime pour que les habitants du versant puissent être du bon côté par la route principale. …Il serait, selon eux, intéressant d'envisager un aménagement permettant de ne pas traverser Aime et de ne pas surcharger le centre-ville. (atelier participatif)

L'amélioration de l'accessibilité à la station

Elle est soulignée comme un point fort du projet, devant accroitre la fréquentation. Mais certains ont des doutes sur le fait qu'il puisse réellement être utilisé par les vacanciers si des aménagements complémentaires ne sont pas faits.

« Ma famille et moi-même ne venons plus à la Plagne justement pour son manque d'accessibilité. J'aimerai pouvoir arriver en train et continuer mon trajet sans louer de voiture... Si la liaison avec le train et les autres transports est bien organisée, cela pourrait vraiment changer la façon dont les touristes se rendent à la station et attirer plus de monde » (Site internet)

« Quant à l'accès de la gare d'arrivée à La Plagne jusqu'au front de neige qualifié de facile est une utopie ou alors une décision de personnes qui ne skient pas. Faites le test cet hiver avec les 2 maires et des skieurs en famille avec des enfants ? » (Site internet)

« De nombreux touristes arrivent sur le territoire sans pouvoir s'installer immédiatement dans leur logement (disponibles en fin de journée). Il est donc proposé de prévoir un dépose-bagages en gare pour pouvoir profiter de la journée sans être encombré » (atelier participatif)

L'offre de service

Ce sujet a été travaillé dans l'atelier participatif :

« L'ascenseur valléen devra permettre d'assurer l'acheminement au départ de la vallée et d'éviter la saturation de la télécabine aux heures de forte densité. Dans cette perspective, sa capacité devra être adaptée pour absorber les départs entre 7h30 et 8h30 qui sont des horaires particulièrement tendus dans le cadre de déplacements professionnels (les cours de ski débutant généralement à 8h30). Il est également proposé d'ouvrir l'ascenseur quelques jours avant le début de la saison pour que les premiers saisonniers puissent accéder à la station. Les horaires devraient aussi être adaptés en fonction des événements, par exemple pour la nuit du Pompon Rouge ou le Born to Be Show. Les participants indiquent qu'ils tiennent à ce que les amplitudes horaires annoncées soient à minima garanties. »

Les participants souhaitent que l'ensemble des équipements périphériques à l'ascenseur soient ouverts aux mêmes horaires. de manière à assurer la continuité du service En outre, les participants soulignent qu'il faut que les usagers puissent se déplacer avec un même billet pour faciliter leurs déplacements.

Certains soulignent que les exploitants ne seront pas les mêmes entre l'ascenseur et le domaine skiable géré par la SAP, cela suppose de réussir à associer tous les acteurs périphériques au projet »

De nombreuses propositions sont faite pour favoriser l'utilisation de l'ascenseur :

« - prévoir un parcours de mobilité simplifié depuis le domicile des visiteurs avec un billet unique et des navettes électriques cadencées à La Roche et à La Plagne Centre pour continuer vers les différentes stations de La Plagne. - « récompenser » les clients vertueux arrivant en train à la gare d'Aime en leur offrant l'accès gratuit à l'ascenseur valléen, comme cela se pratique à Bourg Saint Maurice avec le funiculaire. » (CA FNE)

Le stationnement

Les contributions soulignent l'impact positif du projet sur le stationnement en station.
En revanche les habitants craignent que les usagers de l'ascenseur privilégient le stationnement gratuit dans Aime plutôt que le parking payant. Cela pourrait amener la municipalité à rendre le stationnement payant dans le centre-ville, ce qui serait selon eux fortement regrettable pour les locaux.

« Un parking de 1000 places payantes, à 9euros la journée, sa donne envie de se garer sur les places de parking dans le bourg d'Aime, elles ont l'avantage d'être encore gratuites. Pour combien de temps une fois l'ascenseur valléen en service ? » (Site internet)

Qui peut croire que les gens qui habitent Mâcot, Sangôt, Bellentre...) vont payer un parking à AIME ? » (Site internet)

L'accessibilité universelle

La table ronde « accessibilité universelle » commune aux trois projets en concertation préalable sous l'égide de la CNDP a permis à la Solideo de présenter ses projets et sa démarche, aux associations et experts d'exprimer leurs attentes et au public présent de contribuer aux échanges. Les interventions et échanges ont été de grande qualité. Ils ont permis de dégager des préoccupations partagées, notamment sur le rôle des groupes d'experts d'usage. La Solideo a présenté brièvement sa stratégie « accessibilité universelle » et le recours à ces groupes d'experts d'usage. Certaines réponses apportées aux questions du public et des participants à la table ronde méritent d'être complétées : présentation plus complète de la stratégie, modalités de mise en place les groupes d'experts d'usage, couverture de la chaine complète des déplacements, adaptation des guides issus des JOP de Paris, formation…

« Créer un groupe d'experts d'usage, c'est fondamental. » « Il faut que cette concertation avec les experts d'usage soit vraiment de la concertation, limite de la co-construction » « il faudrait que sur toutes les remontées, au départ de la saison, que les agents aient un minimum de formation » « C'est surtout la question du déplacement sans rupture qui est le sujet principal pour mon handicap ». (table ronde accessibilité)

La tarification

Certains soulignent que la fréquentation de l'ascenseur valléen ne sera importante que si les tarifs sont incitatifs : le trajet doit être attractif vis-à-vis de la voiture en particulier pour les locaux. Ils suggèrent de combiner l'abonnement à l'ascenseur à celui du parking, indiquant que si le parking est trop cher les gens n'abandonneront pas leur voiture. Et d'envisager une prise en charge du forfait par les employeurs

pour les actifs. Certains expliquent que les habitants ont pris l'habitude de s'organiser en covoiturage, avec des coûts de déplacement divisé par quatre comme l'affirme l'un des participants. Un autre participant affirme que si la réflexion est poussée plus loin, cela conduirait à envisager la gratuité de l'ascenseur valléen pour les résidents d'Aime et de La Plagne. En cas de fréquentation trop faible, un participant craint que les résidents des communes soient amenés, à payer avec leurs impôts.) . Le projet étant porté financièrement par les communes, certains habitants dénoncent une double peine en tant que contribuables et utilisateurs... (atelier participatif)

Les jeunes demandent la gratuité (atelier jeunes)

« Des éclaircissements détaillés sont indispensables sur ces deux points.3 – Comment dissuader les gens de continuer à prendre leur voiture pour monter, afin de rentabiliser au mieux cette infrastructure? Possibilité de mettre en place un « péage », comme à Valmorel par exemple ? » (Site internet)

Le montant de l'investissement et son financement

Certaines contributions dénoncent le fait que le cout du projet ait fait l'objet d'annonces successives avec des montants différents. Le montant de l'investissement est jugé très élevé et inquiète sur l'impact sur la fiscalité local. Cela a suscité de nombreuses réactions de manière récurrente dans les différentes réunions de concertation.

« NON AU COUT EXORBITANT DE CE PROJET à l'heure où nos gouvernants nous affirment qu'il va falloir faire d'énormes économies pour rembourser une dette colossale. De plus, on sait pertinemment que le prévisionnel annoncé et qui varie "selon la météo" : 94, 104 ou 118 millions d'euros ne sera de toute façon pas respecté » (Site internet)

Le modèle économique du fonctionnement

De même, le budget d'exploitation, qui n'apparaissait pas dans le dossier de concertation a été abondamment questionné. Même si des réponses ont été apportées au cours de la concertation dans les limites des négociations contractuelles en cours, ces contributions se sont prolongées par des questions plus précises portant sur l'impact sur la fiscalité locale en cas de dépassement des couts de construction et/ou d'une exploitation déficitaire de la LPC

« le coût d'exploitation annuel — estimé à 4,5 millions d'euros — fait peser un risque financier démesuré sur les contribuables locaux…Les communes ne doivent pas sacrifier leurs budgets du quotidien pour éponger un éventuel déficit post-JO. » (Site internet)

Des demandes d'information sur tous les sujets financiers

« Il est indispensable de connaître le coût réel du projet à l'horizon 2030, en intégrant l'évolution des prix, les éventuels surcoûts et les dépenses nécessaires à sa mise en service. .
Il faudra bien entendu écouter toutes les interrogations sur ce sujet économique et en particulier sur la répercussion éventuelle de ce projet sur l'imposition locale. » (Site intern

La prise en compte de l'environnement

L'impact paysager
La problématique la plus mise en avant est celle de l'impact visuel des 28 pylônes et du déboisement nécessaire à leur construction. Actuellement très peu de remontées mécaniques sont visibles depuis Aime et certains contributeurs craignent une tranchée dans la forêt qui se verra de toute la vallée.

« Le tracé va ouvrir une tranchée béante à travers la forêt qui se verra de toute la vallée. » (Site internet)

Certains contributeurs souhaitent avoir un document graphique d'insertion de l'ascenseur valléen (photomontage ou modélisation 3D) permettant aux habitants (notamment ceux du versant du soleil et de la vallée) de visualiser le projet de construction dans son environnement réel.

L'éclairage nocturne au sommet des pylônes est dénoncé

« Je préfère garder ma forêt de sapins et d'épicéas, que de la troquer contre une forêt de pylônes qui clignotent. » (Site internet)

La biodiversité
La réunion publique de clôture a montré l'importance que le public attache à cette thématique. Pour un certain nombre de contributeurs le dossier manque d'informations concrètes : état des lieux faune flore, surface de déboisement, pistes nécessaires à la construction de l'ouvrage, zones humides affectées, impact sur la faune et la flore,…

« Le survol de zones boisées et le chantier des gares (notamment à La Roche et Plagne Centre) vont fragmenter des habitats naturels. ») « Où allez-vous construire les pylônes, et s'il y en a dans la forêt, allez-vous créer une piste pour y accéder ? » (Site internet)

Un contributeur suggère de déplacer la gare amont de quelques dizaines de mètres vers le Nord-Est pour éviter d'abattre des arbres de qualité.

Il est bien sûr souhaité de minimiser le nombre d'arbres à abattre et plus globalement l'impact écologique.

« Il serait favorable de mettre en place des mesures d'intégration et d'accompagnement avec par exemple : Un travail sur les lisières afin de limiter les risques de chutes d'arbres et les attaques parasitaires, notamment de scolytes sur les épicéas. » (Site internet)

Les associations de protection de la nature demandent des garanties concernant les suites qui seront données aux procédures d'autorisation : dérogation espèces protégées et zones humides. *(CA France-Nature-Environnement)*

« Quelles sont les garanties strictes sur l'évitement et la réduction des impacts (séquence ERC), ainsi qu'une transparence totale sur le défrichement réel nécessaire et les mesures de compensation prévues. »
(Site internet)

Le bruit
Quelques contributions interrogent le porteur de projet sur les niveaux sonores pour les résidences les plus proches en phase chantier et en phase exploi

La concertation

Certains avis expriment une opposition à l'organisation même des JOP dans les Alpes sans qu'il y ait eu de consultation et de concertation au niveau national au moment de la candidature pour les JO.
La concertation en elle-même telle qu'elle a été réalisée fait l'objet de contributions généralement critiques.
« La concertation proposée, obligatoire certes, n'est clairement pas utile pour que les citoyens prennent conscience des enjeux du valléen mais surtout TOUT ce qui gravitera autour pour l'avenir de la population et autant dire que c'est la surface immergée de l'Iceberg,
Dans ce sens un avis revient à jeter une pierre dans une rivière en espérant que ça l'arrêtera » (Site internet)
« Quels sont les problèmes relevés dans cette concertation préalable :1↪ Problèmes liés à la garantie que cette concertation réponde bien aux objectifs réglementaires relatifs à l'opportunité, aux objectifs ainsi qu'aux caractéristiques du projet »(
(Site internet)

Des inquiétudes sont exprimées sur les suites qui seront données à la concertation avec le public. De quelle manière sera-t-il associé aux sujets mis en avant à la réunion de clôture, particulièrement la tarification et les dessertes complémentaires à la LPC ? quelles réponses seront apportées aux autres observations du public ?
Pour autant les attentes en termes de concertation avec le grand public restent fortes.

Le besoin d'informations

Plusieurs contributeurs ont trouvé que le dossier présenté à la concertation était insuffisant et imprécis. Ils expriment des demandes d'informations complémentaires et demandent une publication des études réalisées et à venir, notamment sur la faisabilité, les modèles économiques (cout, tarification) et l'environnement,

« Plusieurs études de faisabilité ont été payées par les communes concernées au fil des ans (et donc par nous, habitants). Pourquoi ces documents ne sont-ils pas publiques ? Même s'ils sont voués à être supplantés par une nouvelle étude future, cette rétention d'information ne peut qu'instaurer un climat de méfiance vis à vis du projet. » (Site internet)

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan,

programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Un certain nombre de questions ont déjà reçu des réponses de la part du maître d'ouvrage en réunion publique.

D'autres n'ont pas encore reçu de réponse ou ont reçu des réponses incomplètes. Nous demandons à la Solideo d'apporter des éléments de réponse aux questions et demandes et d'indiquer quelle suite elle compte donner aux propositions (voir tableau en annexe 3).

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1. Organiser une réunion en présentiel et en distanciel pour exposer les enseignements que le maitre d'ouvrage tire de la concertation et les réponses qu'il apporte aux questions du public recensées dans le bilan des garants.
2. Maintenir ouvert le site de la concertation et l'alimenter en fonction des évolutions du projet et des décisions de la Solideo.
3. Poursuivre un dialogue direct avec les différents publics jusqu'aux Jeux pour répondre aux inquiétudes, aux questions et aux attentes exprimées.
4. Annoncer clairement quelles seront les modalités de ce dialogue qui devraient comprendre à minima : un calendrier, une newsletter, des rencontres de proximité avec participation des équipes de la Solideo et la mise en œuvre d'un dispositif de questions/réponses sur le site de la concertation.
5. Communiquer directement auprès du public les résultats des études au fur et mesure de leurs réalisation.
6. Publier périodiquement un bulletin d'informations synthétique sur l'évolution du projet et annoncer les futures consultations préalables à l'obtention des autorisations administratives. Ce bulletin pourrait être mis à la disposition du public dans différents lieux (mairies du périmètre proche, commerces de proximité …).
7. Organiser le pilotage de la concertation au niveau de la direction de projet, la concertation faisant partie du pilotage au même titre que le suivi des études et des travaux.

Liste des annexes

- Annexe 1 : tableau des demandes de précisions
- Annexe 2 : Demande de désignation d'un garant
- Annexe 3 : Nominations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projetet les acteurs décisionnaires à la concertation préalable —			
Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
Opportunité du projet et alternatives			
1 Comparer le projet d'ascenseur Valléen à ses alternatives routières intégrant une approche infrastructure et une approche services (transport par bus électriques ou à hydrogène).			
2 Justifier l'intérêt environnemental du projet dans le contexte de l'électrification du parc automobile			
Les conséquences sur le territoire			
3 Engager une démarche de projet de territoire en accompagnement du projet d'ascenseur valléen pour anticiper les impacts positifs et négatifs de la nouvelle infrastructure sur les volets urbanisme, logement, circulation… et gérer les zones d'interface avec les gares (pôle intermodal d'Aime, gares centrale et amont) .			
Le logement			
4 Réaliser une étude prospective sur l'impact de l'ascenseur valléen sur le marché du logement.			
5 Quelles nouvelles mesures peuvent être prises pour anticiper l'impact de l'ascenseur valléen sur le marché du logement ?			

L'évolution de la mobilité			
6 Initier une étude de mobilité à l'échelle de la Tarantaise sur les différents modes (route, rail, ensemble des ascenseurs valléens) avec les grands acteurs de la mobilité (Etat, Région, SNCF)			
7 Initier un travail avec la région, la SNCF et les AOM pour développer une chaine de transport collectif vertueuse jusqu'au front de neige			
8 Réaliser une étude de trafic routier présentant en situation de référence (sans l'ascenseur valléen) et en situation de projet			
9 Elaborer un plan de circulation au niveau de Aime, intégrant les voiries nationale, départementale et communale permettant d'optimiser l'accès au parking de la gare de départ de l'ascenseur			
Le service de transport et sa tarification			
10 Quel dispositif est prévu pour associer les utilisateurs à la définition du service de l'ascenseur et des navettes (amplitude annuelle et journalière, fréquence, tarification) ?			
11 Justifier la prévision de fréquentation de 400.000 A/R en distinguant la part de report modal et celle de la croissance du trafic. Préciser les hypothèses d'offre de service et de tarification qui ont été prises en compte. Que se passe t il si on fait varier les hypothèses ?			
12 Quelles sont les mesures qui permettraient de renforcer la fréquentation de l'ascenseur et donc favoriseraient le report modal			
Le sujet du stationnement			
13 Mettre à disposition du public l'étude de faisabilité et son volet socio-économique qui ont notamment permis de déterminer la capacité du parking-relais.			
Le montant de l'investissement			

et le modèle économique			
14 Mettre à disposition du public une synthèse de la maquette financière de l'ensemble du projet (ascenseur valléen – construction et exploitation/ navettes			
15 Comment seront financés les éventuels surcoûts de construction et les éventuels déficits d'exploitation ?			
Le paysage			
Porter à connaissance du grand public un document graphique d'insertion de l'ascenseur valléen (photomontage ou modélisation 3D) permettant aux habitants (notamment ceux du versant du soleil et de la vallée) de visualiser le projet de construction dans son environnement réel.			
La biodiversité			
16 Mettre les études réalisées sur l'état initial de l'environnement (inventaire 4 saisons,…) à disposition du public.			
17 Présenter au grand public une cartographie faisant apparaître l'impact du projet sur la forêt et les zones humides, pour avoir une première estimation à ce stade des études préliminaires			
Le bruit			
18 Mettre en place un comité de suivi des impacts sonores avec les riverains			
L'accessibilité			
19 Comment sera traitée l'accessibilité entre la gare SNCF et la gare aval de la LPC ?			
2O. Quels budgets seront consacrés à la résolution technique des ruptures de déplacement ? .			
21. Quelle signalétique sera mise en place sur les itinéraires pour les			

personnes en situation de handicap ?			
22. A quelle échéance seront produits et diffusés les guides issus des Jeux précédents adaptés au contexte alpin ? A quelle échéance sera mis en place un programme de formation des personnels de terrain ?			
23. Comment va s'organiser pour chacun des projets la concertation en continu sur la thématique « accessibilité universelle » ? Quels seront les acteurs impliqués ?			
24. Quand et comment seront mis en place les groupes d'experts d'usage ? Avec quelles missions ?			
25. Suite à la table ronde la Solideo peut-elle préciser sa stratégie « accessibilité universelle » et sa déclinaison pour le pilotage des projets ? Mettre cette stratégie à disposition du public			
L'information et la concertation			
26. Publier les études au fur et à mesure de leurs disponibilités			
27. Comment la concertation avec le public va-t-elle se poursuivre à l'issue de la concertation préalable ? Le site internet sera-t-il maintenu et complété avec un système de questions /réponses ? Y aura-t-il des rencontres de proximité avec la présence de la Solideo ? Y aura-t-il des déclinaisons par thématiques (agriculture, circulation, économie, aménagements et impacts environnementaux) avec les publics concernés ?			

- Annexe 2 : Demande de désignation d'un garant



Le réseau de transport d'électricité

Solideo Alpes 2030
Société de livraison des ouvrages olympiques

LAURENT-BROUTY Nicolas
Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage
CS 77040
13235 MARSEILLE Cedex 02
nicolas.laurent-brouty@solideo2030.fr

Monsieur Marc PAPINUTTI
Président de la CNDP
244 boulevard Saint Germain
75007 Paris

Marseille, le 22 avril 2026

Objet : Demande de désignation d'un garant – Projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne
Réf : 101/LAU/260422

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver Alpes 2030, la nécessité de renforcer l'accessibilité et la mobilité durable vers les sites de compétition a été identifiée. Sur le territoire de la Grande Plagne, l'amélioration de la desserte entre la vallée et la station de ski constitue un enjeu majeur partagé par l'ensemble des collectivités concernées.

Le projet d'ascenseur valléen reliant la gare ferroviaire d'Aime-La-Plagne au front de neige de la station de La Plagne s'inscrit dans la trajectoire olympique, à l'issue d'un important travail d'étude conduit par les communes d'Aime-La-Plagne et de La Plagne Tarentaise, en associant l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les acteurs locaux. Il vise à apporter une réponse structurante et pérenne aux enjeux de report modal, de réduction de l'empreinte carbone et de desserte des territoires d'altitude. Il vise à se substituer aux transports collectifs par bus des groupes affrétés par les tour-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 (habitants, saisonniers, salariés) pour les trajets domicile-travail, tout en assurant un accès optimisé aux sites sportifs dans la perspective des Jeux.

La décision du Conseil d'État du 3 avril 2026 confirme que les ouvrages des Jeux Olympiques et Paralympiques 2030 ne constituent pas un projet unique, en raison de leur dispersion géographique (14 sites, 4 zones) et de la diversité de leurs finalités. Cette décision permet à la Solideo Alpes 2030 de consolider sa stratégie de participation du public et d'organiser les concertations projet par projet, selon leur niveau d'impact et leur maturité. Dans ce contexte, la Solideo Alpes 2030 souhaite recourir à des concertations avec garant de la CNDP pour les opérations soumises à évaluation environnementale systématique.

Le tracé prévisionnel de l'ascenseur valléen de La Grande Plagne vient intercepter le tracé de l'actuelle ligne électrique aérienne à haute tension de 63 kV. Afin de pouvoir réaliser la remontée mécanique, il est nécessaire de dévoyer cette ligne. La maîtrise d'ouvrage de cette opération est portée par la Société de Réseau de Transport d'Électricité (RTE). Ce déplacement étant nécessaire à la réalisation du projet et son incidence environnementale intégrée à l'évaluation environnementale de celui-ci, RTE intervient en tant que co-maître d'ouvrage et est associée à ce titre à la présente saisine. La Solideo Alpes 2030 est par ailleurs habilitée, au titre du groupement de commande contracté avec l'État (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes) pour la réalisation du giratoire sur la Route nationale 90 desservant les parkings de l'ascenseur valléen, à solliciter la Commission nationale du débat public pour le compte de l'État (DREAL) pour la présente opération.



Le réseau de transport d'électricité

Solideo Alpes 2030
Société de livraison des ouvrages olympiques

Nous sollicitons ainsi, en qualité de maîtres d'ouvrage de l'opération de réalisation de l'ascenseur valléen de La Grande Plagne, la Commission nationale du débat public pour la désignation, sur la liste nationale, d'un garant de la concertation préalable, au titre de l'article L. 121-17, alinéa I, aux conditions fixées par les articles L. 121-16 et L. 121-16-1.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

HERSANT Emilie
Signature numérique de HERSANT Emilie
Date : 2026.04.22 19:36:15 +02'00'

Emilie HERSANT
Directrice Concertation Environnement
RTE Réseau de Transport d'Electricité

Diane POUGET
Directrice Générale Adjointe
Solideo Alpes 2030

Pièce jointe : Dossier de présentation du projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne
Copie : M. Pierre-Antoine MOLINA, Délégué Interministériel aux Jeux Olympiques et Paralympiques
Mme Vanina NICOLI, Préfète de la Savoie
M. David AUBONNET, Maire de Aime-La-Plagne
M. Jean-Luc BOCH, Maire de La Plagne Tarentaise

Annexe 3 - Nominations des garants

Le président

Paris, le 4 juin 2026

Madame, Monsieur

Lors de la séance plénière du 6 mai 2026, la Commission nationale du débat public vous a désignés garante et garant de la concertation préalable relative au projet dit d'« ascenseur valléen de la Grande Plagne » (73).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement
En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable,* ***soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1****. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :
Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Conformément à l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). Néanmoins les préconisations du garant ou de la garante et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

Vous prescrivez les modalités de la concertation (information et participation du public) que le MO est libre de suivre ou non mais votre rôle n'est pas limité à celui d'observer le dispositif de concertation, vos prescriptions et la manière dont le MO les aura prises en compte seront publiées.

Votre rôle et mission de garant·e : rendre effectif l'exercice d'un droit individuel

Vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance.** Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou aux protagonistes de cette concertation (maître d'ouvrage et parties prenantes, notamment).

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les protagonistes concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement prévoit que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention notamment sur :

- le fait que, malgré les délais tardifs auxquels la Commission nationale du débat public a eu à connaître des projets d'infrastructures relatifs aux JOP 2030, ses exigences relatives à la participation du public demeurent inchangées ;
- la nécessité que la maîtrise d'ouvrage (constituée de 3 MO en coordination) porte à la connaissance du public l'ensemble des informations à sa disposition, au regard notamment des enjeux environnementaux du projet ;
- l'obligation légale pour le public de disposer de délais raisonnables pour prendre connaissance de l'information sur le projet et pour formuler des observations et des propositions ;
- le fait que, bien que l'objet de la saisine soit le projet dit d'« ascenseur valléen de la Grande Plagne », le législateur a bien précisé que le champ de la participation est plus large et porte sur le contexte : le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet, de ses objectifs, à l'échéance des JO et au-delà, de tous les enjeux environnementaux et socio-économiques, de ses alternatives, de son absence de mise en œuvre et de la poursuite de l'information et de la participation du public après la procédure.

Par ailleurs, la dimension paralympique des Jeux impose des modalités adaptées aux besoins spécifiques des publics concernés par un handicap, afin de favoriser leur participation.

Vous devez formuler des préconisations très précises aux maîtres d'ouvrage quant à la mobilisation des publics les plus éloignés du débat public et des personnes potentiellement concernées par le projet, afin de les informer. Il s'agit aussi de travailler

avec eux pour qu'ils mettent tout en œuvre afin de faciliter l'accès de ces publics aux espaces de débat et de recueillir leur point de vue.

3 - Conclusions de la concertation préalable

Il s'agira enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site internet (art. R.121-23 CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et les procédures réglementaires à suivre de consultation du public. Cette nouvelle phase de participation se fonderait notamment sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objet de garantir le respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc PAPINUTTI

Monsieur Denis CUVILLIER
Madame Lucie VAN DER MEULEN
Garant et garante de la concertation préalable
Ascenseur valléen de La Grande Plagne (73)

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2026 / 74 / JOP ALPES 2030 LA PLAGNE / 2 du 22 juillet 2026 portant désignation d'un garant de la concertation préalable relative au projet dit d'« ascenseur valléen de la Grande Plagne » (73).

NOR : *CNPX26*

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-15-1, L. 121-16, le I de son article L. 121-16-1 et le I de son article L. 121-17 ;
Vu le décret n° 2025-119 du 10 février 2025 portant création de l'établissement public Société de livraison des ouvrages olympiques Alpes 2030, notamment son article 2 ;
Vu la décision n° 2026/46/JOP ALPES 2030 LA PLAGNE/1 du 6 mai 2026 portant désignation de garants de la concertation préalable relative au projet dit d'« ascenseur valléen de la Grande Plagne » (73) ;
Vu le courriel du 17 juillet 2026 par lequel Mme Lucie VAN DER MEULEN a présenté sa démission de sa mission de garante de la concertation préalable relative au projet dit d'« ascenseur valléen de la Grande Plagne » de transport par câble reliant la commune d'Aime-la-Plagne, le lieu-dit « La Roche » et la commune de La Plagne Tarentaise, de son accès routier et de la mise en compatibilité des liaisons électriques aériennes à 63kV Aime-Contamine et Aime-La Plagne (73) ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

M. Joël PRILLARD est désigné garant de la concertation préalable relative au projet dit d'« ascenseur valléen de la Grande Plagne » de transport par câble reliant la commune d'Aime-la-Plagne, le lieu-dit « La Roche » et la commune de La Plagne Tarentaise, de son accès routier et de la mise en compatibilité des liaisons électriques aériennes à 63kV Aime-Contamine et Aime-La Plagne (73), en remplacement de Mme Lucie VAN DER MEULEN, démissionnaire, et en complément de M. Denis CUVILLIER, précédemment désigné.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le 25 juillet 2026.

Article 3

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 juillet 2026.

Le président,
M. Papinutti

atpublic.fr
@CNDPDebatPublic
Commission nationale du débat (CNDP)

LA commission nationale du débat public CNDP

24 vard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Paris, le 4 juin 2026