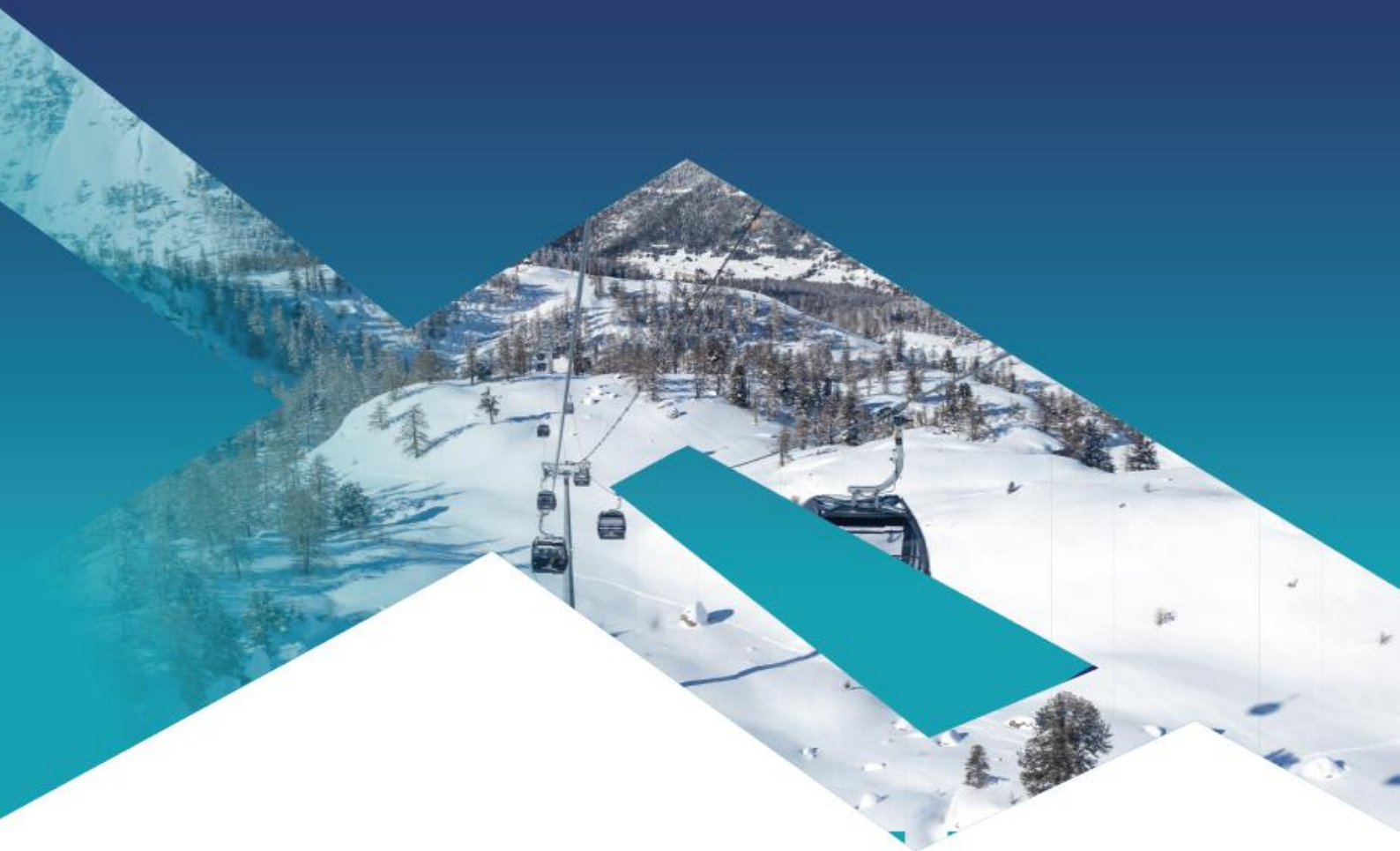


COMPTE RENDU

RÉUNION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ASCENSEUR VALLEEN DE LA GRANDE PLAGNE

14 SEPTEMBRE 2026

Salle polyvalente de Mâcot-La-Plagne



RESPUBLICA

Sommaire

<i>I. Présentation du projet</i>	<i>3</i>
<i>II. Déroulé et modalités de la réunion.....</i>	<i>3</i>
<i>III. Synthèse des prises de parole en tribune</i>	<i>4</i>
<i>IV. Synthèse des échanges avec la salle</i>	<i>8</i>
<i>V. Conclusion : ce qui ressort des échanges</i>	<i>10</i>

- **Date** : Lundi 14 septembre 2026
- **Horaire** : de 18h à 20h30
- **Lieu** : Salle polyvalente de Mâcot-la-Plagne (430 Rue du Châtelet, 73210 La Plagne Tarentaise), avec parking et accessibilité PMR
- **Objet** : concertation préalable sur le projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne
- **Nombre de participants** : plus de 280 personnes

I. Présentation du projet

La réunion publique qui s'est tenue le 14 septembre 2026 à La Plagne Tarentaise portait sur **le projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne**.

Les Alpes françaises accueilleront les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2030 (JOP2030). **Cet événement représente l'opportunité d'accélérer le projet d'ascenseur valléen permettant de relier la vallée à la piste de bobsleigh-luge skeleton et aux stations d'altitude.** Envisagé localement depuis plusieurs années par les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise et inscrit dans le SCoT Tarentaise Vanoise de 2017, le projet est à présent porté par :

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

II. Déroulé et modalités de la réunion

La réunion s'est déroulée en deux temps pour une **durée totale de 2 heures 30**. Une première moitié a été consacrée à la **présentation des maitres d'ouvrage, de la démarche de concertation et du projet**. La seconde moitié a été consacrée à une **séquence de questions-réponses** avec la salle.

La réunion s'inscrit dans une phase de **concertation préalable et volontaire, sous l'égide de garants**, organisée du 27 août au 8 octobre 2026, pour permettre au public de s'informer et de donner son avis. Une **deuxième réunion publique** sera organisée à la fin de cette période de concertation, **le 5 octobre 2026**.

III. Synthèse des prises de parole en tribune

1. La parole des élus

David AUBONNET, Maire d'Aime-la-Plagne remercie les habitants de s'être déplacés, précisant qu'il s'agit d'un moment important dans la vie du projet et du territoire. Il indique que cette réunion publique est un espace pour s'exprimer et enrichir le projet ; et qu'il est aussi possible d'émettre des avis en ligne et dans des registres en mairies. Le territoire, grâce à la présence de la piste de bobsleigh, a la chance d'accueillir les JOP2030, qui permettent d'accélérer le projet d'ascenseur valléen porté de longue date par les deux communes. Il considère que le projet est un outil de développement du territoire qui favorisera à terme les mobilités du quotidien et le vivre ensemble. Il rappelle que l'enquête publique constituera une autre phase de d'information et de recueil des avis du public, organisé par un commissaire enquêteur indépendant.

Jean-Luc BOCH, Maire de La Plagne Tarentaise, exprime sa joie d'être présent pour soutenir l'ascenseur valléen, qu'il qualifie de « projet d'avenir ». Pour lui, ce projet s'inscrit dans la continuité du Plan neige de De Gaulle, en permettant de faire vivre la station et ceux qui y travaillent. Il précise que le projet n'est absolument pas décidé à ce stade et qu'outre les études, les démarches de concertation, les procédures, *in fine* c'est le prix et le financement qui seront déterminants. Il s'engage d'ailleurs à ne pas augmenter la fiscalité pour le projet d'ascenseur valléen. Il informe de la volonté des communes de se doter d'un SIVU (Syndicat intercommunal à vocation unique) afin de mettre en place, en complément de l'ascenseur, une offre de mobilité avec des bus électriques pour rejoindre les hameaux. La réunion est l'occasion de poser des questions et d'exprimer des avis argumentés qu'ils soient positifs ou négatifs.

2. Les maîtres d'ouvrage : la Solideo Alpes 2030 RTE, DREAL AURA

Diane POUGET, directrice générale adjointe de la Solideo, explique qu'en capitalisant sur l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (JOP2024), il a été décidé de créer deux acteurs complémentaires ([slide 12 du support de présentation disponible en téléchargement en ligne](#)) pour les JOP2030 :

- Le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (COJOP), chargé de l'organisation et l'exploitation des Jeux.
- La Solideo Alpes 2030, responsable de la conception, du financement et de la livraison des ouvrages olympiques dans les délais.

La Solideo Alpes 2030, créée en 2025 et composée d'environ 60 collaborateurs, a la charge de la création de quatre types d'ouvrages (équipements sportifs, villages d'athlètes, ouvrages de mobilité, bâtiments d'accueil) dans une logique d'héritage pour les territoires ([slide 11](#)). Les Jeux servent de catalyseur à des projets utiles aux territoires au-delà de l'événement, comme ici, à La Plagne, où le projet d'ascenseur valléen existe depuis plus 10 ans.

Elle insiste sur les stratégies transversales de la Solideo : réduction de l'empreinte carbone, accessibilité, innovation, insertion par l'emploi et impact économique local, avec un objectif d'au moins 33 % de la commande accessible aux TPE et PME du territoire ([slide 14](#)).

Elle indique que la Solideo travaille étroitement avec les communes et est à l'écoute des avis du territoire pour préciser son projet. Cette réunion publique est un premier rendez-vous et d'autres seront organisés.

Dans le cadre du projet d'ascenseur valléen de La Grande Plagne, la Solideo Alpes 2030 a la charge de la conduite des études préliminaires et la maîtrise d'ouvrage de la conception et la réalisation de l'ascenseur valléen. À l'issue des JOP 2030, la Solideo remettra les ouvrages aux communes ou à une entité dédiée à créer par les communes (slide 15).

Victor SCLEAR, Chargé de projets RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité français, explique que la mission de RTE est de garantir l'alimentation en électricité à tout moment et avec la même qualité de service sur le territoire national.

Dans le cadre du projet, RTE est chargé des études et des travaux nécessaires pour rendre compatible la construction et l'exploitation de l'ascenseur valléen avec les lignes électriques aériennes à haute tension sur son tracé (slide 17).

Stéphanie SAUVAGET, Cheffe de pôle opérationnel, Service mobilité, aménagement, paysages, DREAL AURA, présente ce service déconcentré de l'État français placé sous l'autorité du préfet de région. La DREAL met en œuvre et coordonne les politiques publiques des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation ; de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche.

Dans le cadre du projet, la DREAL assure la maîtrise d'ouvrage de l'accès des véhicules depuis la RN90 au parking attendant à la gare aval de l'ascenseur valléen à Aime-la-Plagne (slide 19).

3. La concertation

Joël PRILLARD et Denis CUVILLIER, garants de la concertation, se présentent et expliquent leurs rôles et celui de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Le rôle des garants est d'être attentifs à 6 principes : indépendance, neutralité, transparence, argumentation, égalité de traitement, et inclusion. Il rappelle que la concertation préalable vise à débattre d'un projet afin d'améliorer les décisions de ses porteurs. À l'issue de la concertation : les garants ont un mois pour restituer les échanges dans le bilan de la concertation, publié sur le site du projet et sur le site de la CNDP, puis le porteur du projet dispose de 2 mois maximum pour répondre au bilan et indiquer les suites qu'il donne au projet (slides 5 à 9).

Marie-Jeanne CADET-LEBENS, Responsable de la concertation et de la participation citoyenne Solideo Alpes 2030, explique que la Solideo a souhaité mobiliser la CNDP pour garantir la transparence et la qualité des échanges. Elle présente le dispositif de concertation, ses objectifs ainsi que ses modalités (slides 21 à 23).

4. Le contexte des JOP2030

Élie PATRIGEON, directeur impact, héritage et durabilité du COJOP, présente le comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques et précise que les choses avancent bien mais ne sont pas totalement finalisées. La réunion publique est l'occasion de répondre aux questions et recueillir des avis. Il précise le caractère extraordinaire de l'évènement : 3 500 athlètes et 1 millions de spectateurs sont attendus sur l'ensemble des sites ([slides 27 et 28](#)) et plus de 3 milliards de téléspectateurs dans tous les pays. La Plagne devrait accueillir trois disciplines (luge, bob, skeleton), douze épreuves et environ 326 athlètes, sans création d'un village olympique *ex nihilo*. Il informe de l'installation d'une antenne locale du COJOP à Chambéry. Le COJOP s'est donné l'objectif que les Jeux profitent un maximum au territoire et de maintenir la vie quotidienne de la station. Les élus seront informés du dispositif mis en place et de ses impacts. Dans les prochains mois, le COJOP tiendra des réunions publiques pour informer et dialoguer avec les habitants.

5. Le projet soumis à concertation

Nicolas LAURENT-BROUTY, directeur de la Maîtrise d'ouvrage à la Solideo Alpes 2030, rappelle que le projet d'ascenseur valléen est porté depuis une dizaine d'années par le territoire, et est inscrit dans le SCOT. Les JOP2030 permettent aujourd'hui de l'accélérer. L'ascenseur valléen de La Grande Plagne est un transport par câble permettant de relier le front de vallée, et plus particulièrement la gare de Aime-la-Plagne, aux stations d'altitude, avec une gare intermédiaire au hameau de La Roche (où se situe la piste de bobsleigh). Ce mode de transport constitue une alternative à l'accès routier qui est aujourd'hui le seul moyen de rejoindre les stations d'altitude, il ne s'adresse pas qu'au public touristique mais à tous les habitants et usagers de la vallée. Il cite les bénéfices du projet ([slide 39](#)).

Myriam MURIS, directrice du site Alpes du Nord à la Solideo Alpes 2030 explique que les études de faisabilité, portées préalablement par les communes de Aime-la-Plagne et La Plagne Tarentaise, portaient sur deux tracés : un tracé direct et un tracé avec gare intermédiaire à La Roche ([slide 40](#)). Ce tracé avec arrêt intermédiaire est celui privilégié car il permet d'offrir une solution de mobilité à davantage d'habitants, d'accéder à la piste de bobsleigh et constitue une solution technique moins onéreuse. Elle présente les 3 sites d'implantation des gares ([slide 41](#)) :

- La gare aval ([slide 42](#)), reliée à la gare SNCF, où un parking d'environ 1000 places est envisagé, ainsi qu'un point d'échange routier au niveau de la RN90 (porté par la DREAL dans le cadre d'un groupement de commande conjoint avec la Solideo).
- La gare intermédiaire ([slide 43](#)), à La Roche, à proximité de la piste de bobsleigh.
- La gare amont ([slide 44](#)) à Plagne Centre.

Il est envisagé une technologie de type télécabines 10 places, permettant de faire voyager au minimum 2 000 personnes par heure. L'ensemble sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Elle présente :

- Les bénéfices socio-économiques du projet (slide 46). Elle précise que l'ascenseur ne s'adresse pas uniquement aux touristes mais aussi aux locaux.
- Les impacts environnementaux du projet (slide 47). Elle indique qu'un inventaire 4 saisons est en cours afin d'évaluer les impacts sur la biodiversité. L'objectif étant en premier lieu de les éviter, de les réduire au maximum s'ils ne peuvent être évités, et de les compenser en dernier recours (par exemple, défrichement indispensable au niveau des gares). Une étude d'intégration paysagère est aussi en cours. Les impacts sur le milieu humain concernent essentiellement la phase travaux, avec des nuisances sonores et des impacts sur la RN90. Enfin, la Solideo travaille sur la limitation des nuisances sonores.

Nicolas LAURENT-BROUTY, directeur de la Maîtrise d'ouvrage, précise les implications de l'option zéro, c'est-à-dire de l'abandon du projet (slide 48). Il présente ensuite le calendrier global du projet (slide 49).

Concernant le financement (slide 50), il indique que plusieurs chiffres ont été communiqués qui ne concordent pas forcément. Cela s'explique par le fait qu'ils ne prennent pas en compte exactement les mêmes choses. Le coût prévisionnel de 94 millions d'euros hors taxes (valeur janvier 2025) comprend la conception et la réalisation :

- des 2 tronçons et des 3 gares de l'ascenseur valléen,
- du parking attenant à la gare aval de l'ascenseur valléen à Aime-la-Plagne,
- du point d'échange avec la RN90.

Il s'agit d'un coût « objectif » du contrat de conception réalisation, qui ne comprend pas les montants déjà engagés pour la réalisation des études préalables, l'assistance à maîtrise d'ouvrage, la prise en charge des éventuels aléas. Ce coût prévisionnel de 94 millions sera financé à 60% par les deux communes et à 40% par l'Etat et la Région : ces modalités de financement qui devront être validées par les conseils municipaux respectifs des deux communes

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage RTE sont estimés au maximum à 2 millions d'euros hors taxes, et seront financés à 100% par l'Etat.

Jean-Luc BOCH, Maire de La Plagne Tarentaise, présente l'offre de transport envisagée pour l'exploitation de l'ascenseur valléen (slide 52). La partie hivernale représentant l'essentiel du chiffre d'affaires du territoire, le transport par câble devrait être ouvert de décembre à avril ; puis il serait de nouveau ouvert en juillet et août, et peut-être 15 jours en juin et 15 jours en septembre. Il explique que le projet nécessite la création d'un SIVU (Syndicat intercommunal à vocation unique) pour gérer son exploitation, et que les communes souhaitent passer par une délégation de service public pour confier l'exploitation à un opérateur.

Il ajoute que le projet est pensé pour les habitants, pour permettre aux résidents et saisonniers de rejoindre plus facilement la station ; mais aussi pour les excursionnistes qui actuellement se stationnent à Montalbert, La Roche, Montchavin et génèrent des problèmes de stationnement sur ces lieux. Les communes souhaitent aussi inciter les bus des tour-opérateurs à déposer leur clientèle en vallée et prendre l'offre proposée. Enfin, aujourd'hui à

l'arrivée de gens à la gare SNCF, il manque des cars (gérés par la Région) : l'ascenseur valléen permet d'offrir une réponse.

Il insiste sur le fait que c'est le prix final proposé par les entreprises candidates au marché de conception réalisation qui conditionne la réalisation du projet.

David AUBONNET, Maire d'Aime-la-Plagne présente la tarification envisagée à ce jour (*slide 53*). L'idée est de mettre en place un système de tarification, par abonnement, pour ceux qui l'utilisent régulièrement. Il précise que dans le cadre des déplacements pour le travail, des déductions fiscales sont envisageables afin de réduire encore le coût.

IV. Synthèse des échanges avec la salle

Les thèmes sont présentés par ordre d'importance dans les échanges, et non dans l'ordre chronologique des interventions.

1. Le coût et le financement du projet

La très grande majorité des interventions de la soirée concernent le coût et le financement du projet.

Un participant se dit inquiet que les chiffres communiqués s'appuient sur la valeur de 2025 et indique que ce type de projet a tendance à coûter *in fine* plus cher que les estimations, en particulier dans un contexte de hausse des prix des matières premières.

Un participant indique que lors d'une précédente réunion publique le montant était estimé à 106 millions contre 94 millions et souhaite des explications sur les chiffres communiqués. Il émet l'hypothèse que les 12 millions de différence correspondraient au pilotage du projet, aux risques et aléas.

Plusieurs habitants s'interrogent sur les capacités de financement de l'ouvrage, notamment dans le contexte actuel des finances publiques. Un participant interroge le Maire de La Plagne Tarentaise sur les capacités de la commune à financer le projet sans augmenter la fiscalité, tandis qu'une autre participante demande aux communes si elles se sont fixé un montant maximal d'investissement à ne pas dépasser.

Deux habitants se sont exprimés sur la rentabilité de l'ascenseur valléen, craignant des charges d'exploitation qui ne permettraient pas de couvrir l'investissement à terme.

Un participant se demande ce qui est prévu aujourd'hui en termes de participation au projet du Département, de la Région et de l'Etat.

Compte-tenu de la plus-value écologique de ce type de transport, un participant s'interroge sur le coût d'une gare supplémentaire à Montalbert. Un autre souhaite savoir combien coûterait la construction d'une nouvelle piste de bobsleigh si le projet ici ne se faisait pas à La Plagne.

Un habitant demande si l'appel d'offre de conception et réalisation sont diffusés à l'échelle nationale ou européenne, et indique sa préférence pour une attribution à des entreprises françaises.

Une participante s'interroge plus généralement sur l'enveloppe de 800 millions d'euros confiée à la Solideo Alpes 2030 pour l'ensemble des ouvrages à réaliser dans le cadre des JOP2030, et souhaite savoir comment ce montant a été décidé.

2. L'exploitation de l'ascenseur valléen

Deux participantes trouvent dommage que l'ascenseur valléen ne puisse pas être ouvert toute l'année aux habitants puisqu'il constitue un mode de transport intéressant pour les adolescents et les enfants (pour aller à l'école par exemple).

Un nouveau résident estime que l'ascenseur valléen représente une chance pour le territoire et un véritable confort de vie offert à tous.

Une participante demande quant à elle si la capacité de la cabine (de 10 personnes) prend en compte les bagages qu'ils pourraient avoir avec eux, et demande des précisions sur le temps d'embarquement.

Un habitant souhaite savoir pourquoi le futur ascenseur valléen n'a pas été inclus dans la Délégation de service public (DSP) sur l'exploitation et l'aménagement du domaine skiable qui a été renouvelée récemment.

3. L'intermodalité

Deux habitants s'inquiètent des risques de saturation du parking de 1 000 places, jugeant qu'il est sous-dimensionné. En parallèle, une personne se demande si des navettes seront organisées depuis les hameaux pour rejoindre les gares de l'ascenseur valléen, et un autre s'interroge plus particulièrement sur le stationnement des bus.

Prenant l'exemple du tunnel de Siaix, principale voie d'accès routière à La Plagne, bloqué aujourd'hui à la circulation, un participant demande si le COJOP travaille avec la SNCF pour améliorer la desserte ferroviaire du territoire.

4. Les chiffres de fréquentation

Une participante souhaite connaître le nombre des personnes qui habitent en vallée et travaillent en station d'altitude, et seraient ainsi susceptibles d'utiliser la télécabine.

Un autre participant quant à lui s'inquiète du risque d'augmentation du nombre de personnes sur les pistes et des risques associés, et demande si des études à ce sujet ont été menées.

5. Le calendrier et les procédures

Un habitant interroge la Solideo sur sa capacité à livrer l'ascenseur fin 2029 comme indiqué lors de la présentation. Dans le même sens, une personne souligne que les demandes d'autorisations auprès de l'Etat ralentissent la réalisation des infrastructures et demande si, dans le cas présent, l'Etat va faciliter les autorisations pour tenir les délais.

6. Les impacts sur le paysage et sur le milieu humain

Un participant exprime des inquiétudes sur l'éclairage de l'ascenseur valléen la nuit, s'appuyant sur l'exemple des remontées mécaniques qui clignotent toute la nuit.

Le gérant du parc d'accrobranche note que la tyrolienne du parc est présente sur la zone envisagée pour l'implantation de la gare intermédiaire, et souhaite engager une discussion sur cet aspect du projet avec les équipes de la Solideo.

7. La concertation

Deux personnes ont trouvé les présentations trop longues et l'une d'entre elles juge qu'elles manquent de clarté et de transparence. Un participant demande à ce que la parole des intervenants soit davantage limitée pour laisser plus de temps aux échanges.

Une personne constate que la réunion réunit 300 personnes sur les 8 000 habitants concernés par le projet, et interroge les porteurs de projet sur leur façon de procéder pour confirmer l'adhésion de toute la population avant de prendre la décision de réaliser ou non l'ascenseur valléen.

8. Sujet connexe

Un participant souligne que l'arrivée d'Éric Ciotti à la mairie de Nice a mis fin au projet de patinoire, et interroge le COJOP : ne craint-il pas que le résultat des élections présidentielles amène à de nouvelles modifications de la carte des sites olympiques et paralympiques ?

V. Conclusion : ce qui ressort des échanges

La réunion publique a principalement servi à répondre aux questions des habitants sur le projet. L'opportunité du projet a été peu débattue, mais les habitants ont émis des inquiétudes sur son coût et son financement. Ils ont aussi posé de nombreuses questions sur l'exploitation de l'ascenseur valléen et sa réalisation dans les délais imposés par les JOP2030. Enfin quelques personnes ont émis des remarques sur le déroulement de la réunion.

1. Des inquiétudes sur les modalités de financement de l'ouvrage

Des habitants ont posé de questions sur le coût prévisionnel du projet, dont plusieurs montant ont été communiqués sur différents supports. Ils ont surtout interrogé les porteurs de projet sur son financement : baisse des finances publics, capacité de financement des communes sans hausse d'impôts, rentabilité de l'ouvrage, participation d'autres acteurs publics, coût d'un arrêt supplémentaire...

2. Des questionnements sur l'exploitation de l'ascenseur

Les participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur la possibilité d'ouverture à l'année (pour favoriser la mobilité des jeunes notamment), et ont demandé des précisions sur la fréquentation attendue et le fonctionnement des télécabines (embarquement des bagages, temps d'embarquement, dispositif lumineux la nuit...).

Plusieurs interventions ont porté sur l'intermodalité : risque de saturation du parking de 1 000 places, mise en place de navette dans les hameaux pour rejoindre l'ascenseur valléen, amélioration de la desserte en train du territoire...

3. Des craintes sur la réalisation de l'ouvrage dans les délais

Des participants ont interrogé la Solideo sur sa capacité à livrer l'ascenseur en 2029, avec les nombreuses procédures réglementaires et un paysage politique en évolution.

4. Des demandes vis-à-vis de la concertation

Certains participants auraient souhaité des présentations et interventions moins longues et plus claires, tandis qu'une personne a regretté le taux de participation à la réunion publique (300 participants sur 8 000 habitants concernés).