



RÉUNION PUBLIQUE
05/10/2026

**Concertation préalable sur le projet
d'ascenseur valléen de la Grande Plagne**



David AUBONNET

Maire d'Aime-la-Plagne

Jean-Luc BOCH

Maire de La Plagne Tarentaise

SOMMAIRE

I. Rappel

La CNDP

Les maîtres d'ouvrage

Le contexte des JOP2030

Le projet

II. La concertation

Rappel des modalités

Présentation des principaux sujets
abordés dans les contributions

III. Temps d'atelier

Rendez-vous aux stations thématiques

IV. Synthèse des contributions à date et réponses de la Solideo

V. Temps d'échange avec la salle

VI. Conclusion et suite de la concertation

Pour une réunion publique constructive



**ÉCOUTONS NOUS
ACTIVEMENT**



**NE JUGEONS PAS,
SOYONS
BIENVEILLANTS**



**PARTAGEONS
LA PAROLE**



Afin de recueillir le plus fidèlement possibles les propos exprimés, un enregistrement audio de la réunion publique est réalisé pour retranscription écrite.



I. Rappels

- La CNDP
- Les maîtres d'ouvrage
- Le contexte des JOP2030
- Le projet

Les garants de la concertation



Joël PRILLARD



Denis CUVILLIER

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITÉ

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION

Approche qualitative des
contributions, et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT

Toutes les contributions ont le
même poids, peu importe leur
auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre de tous les
publics

La concertation préalable : quelle finalité ?

Débattre, en amont d'une décision, sur un projet :

1. De l'**opportunité** du projet, en lien avec les enjeux socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire
2. Des **solutions alternatives** au projet porté, y compris l'absence de mise en œuvre
3. Des **objectifs et caractéristiques du projet porté**, en particulier des enjeux socio-économiques associés et des impacts significatifs
4. Des **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable

➔ **Améliorer les décisions des porteurs de projets**

Présentation des maîtres d'ouvrage

-

Diane POUGET

Directrice générale adjointe
Solideo Alpes 2030

À propos de la Solideo Alpes 2030

Etablissement public industriel et commercial (EPIC) :

Organisme public qui **agit pour réaliser des projets d'investissement d'intérêt général**

Responsable de la **conception, du financement et de la livraison des ouvrages**

Son rôle :

- Piloter les opérations d'aménagement
- Coordonner l'ensemble des maîtres d'ouvrage

Un rôle d'**aménageur** et de **chef d'orchestre** des projets

Une gouvernance partagée au service des territoires

- Conseil d'administration paritaire État / collectivités
- Instances dédiées : audit, éthique
- Organisation interne structurée

Deux acteurs complémentaires



Ouvrages **perennes**

Infrastructures (villages, équipements, mobilités...)

Héritage territorial



Organisation des Jeux

Sites temporaires, logistique, événements

Exploitation pendant les Jeux

Les ouvrages de la Solideo Alpes 2030

4 types d'ouvrages nécessaires aux Jeux d'hiver d'Alpes 2030 :



Équipements et aménagements sportifs



Villages des athlètes



Ouvrages de mobilité (favoriser les mobilités douces)



Bâtiments d'accueil & sites d'entraînement

Des ouvrages conçus pour durer

- Réutilisation après les Jeux (logements, équipements publics...)
- Adaptation aux besoins locaux
- Intégration dans les dynamiques territoriales

880 M€ de financement public

Les ambitions du programme

Réussir le programme d'ouvrages permettant :

- De tenir le calendrier et les budgets
- Le succès des JOP et de la phase d'héritage
- Sans rien sacrifier à nos ambitions

Nos 5 cibles stratégiques :



ENVIRONNEMENTALE



ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE



INNOVATION



SOCIALE



IMPACT ÉCONOMIQUE

Les deux autres maîtres d'ouvrage



Le réseau
de transport
d'électricité

RTE est chargé des études et des travaux qui seraient nécessaires pour **rendre compatible la construction et l'exploitation de l'ascenseur valléen avec les lignes électriques aériennes à haute tension** sur son tracé.



PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement

La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage de **l'accès des véhicules depuis la RN90 au parking attenant à la gare aval** de l'ascenseur valléen à Aime-la-Plagne.

Le contexte des JOP 2030

-

Elie Patrigeon

Directeur Impact, Héritage et Durabilité

Comité d'organisation des Jeux olympiques et
paralympiques des Alpes Françaises 2030

PLANIFICATION DES ALPES 2030



De fin septembre
à fin novembre

Une série de réunions
publiques d'informations
dans les bassins de vie*
hôtes des Jeux d'hiver.

*Bassin de vie est une notion territoriale administrative. Les Rencontres auront lieu dans chaque bassin de vie accueillant des compétitions sportives ou des villages des athlètes, comme prévu par la loi olympique.

Les Rencontres Alpes 2030

Par la voix du Président par intérim, Directeur Général,
et ses équipes, le COJOP :

- Présentera concrètement le projet
son organisation
ses grands enjeux
- Ouvrira le dialogue
Recueillera les attentes
Répondra aux questions
- **L'inscription est obligatoire**
via un lien d'inscription disponible sur le site internet du COJOP, ainsi qu'en registre en mairie.

Lieux et dates des Rencontres Alpes 2030

30

Septembre

Bassin de vie de Thônes
*La Clusaz, le Grand Bornand,
Saint Jean de Sixt*

Salle : Thônes

Inscriptions
ouvertes

13

Octobre

Bassin de vie de Bozel
Courchevel, Bozel

Salle : Courchevel

18

Novembre

Bassin de vie de Briançon
*Montgenèvre, La Salle les Alpes,
Briançon*

Salle : Briançon

08

Octobre

Bassin de vie de Val d'Isère
Salle : Val d'Isère

06

Novembre

Bassin de vie d'Aime-La-Plagne
La Plagne Tarentaise
Salle : La Plagne Tarentaise

26

Novembre

Bassin de vie de Lyon
*Lyon, Décines-Charpieu, Chassieu,
Oullins-Pierre-Bénite*
Salle : Décines-Charpieu



Le projet

—

Nicolas LAURENT-BROUTY

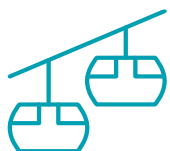
Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage

Le contexte du projet

- Ascenseur valléen = un moyen de transport par câble (en général aérien) pour **relier en montagne les fonds de vallée aux stations et villages en altitude**, souvent en alternative aux accès routiers
- Un projet **envisagé depuis plusieurs années sur le territoire de la Grande Plagne** pour améliorer la desserte entre la vallée et les stations d'altitude : inscrit au SCoT Tarentaise Vanoise de 2017
- Les **Jeux olympiques et paralympiques 2030** : une opportunité pour faciliter sa réalisation



Les objectifs du projet



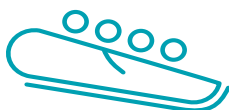
Proposer une **alternative robuste et rapide à l'accès routier** existant pour faciliter les déplacements sur le territoire



Réduire les gaz à effet de serre, la pollution de l'air et le bruit générés par le trafic routier grâce au report modal



Favoriser l'attractivité du territoire de La Grande Plagne, en permettant de renforcer la complémentarité vallée – altitude



Spécifiquement durant les JOP 2030 : offrir une solution de **transport décarbonée** pour l'accès à la **piste de bobsleigh** et les **déplacements entre vallée et altitude durant l'événement**



Le tracé : les hypothèses étudiées

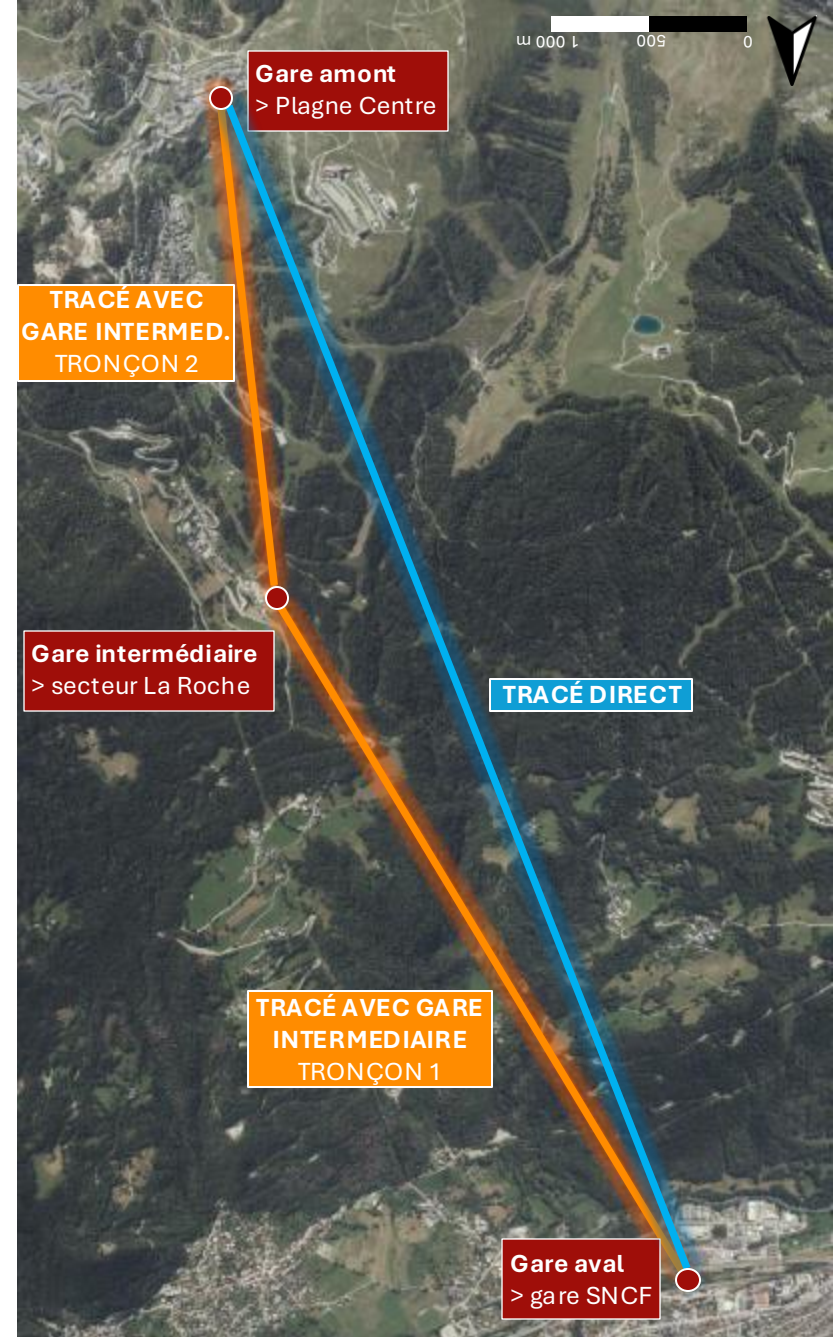
Dans le cadre des études d'opportunité, deux tracés ont été étudiés :

TRACÉ DIRECT : entre la gare SNCF et la station de Plagne Centre

TRACÉ AVEC GARE INTERMEDIAIRE : en deux tronçons, permettant l'arrêt intermédiaire au secteur de La Roche pour desservir la piste de bobsleigh

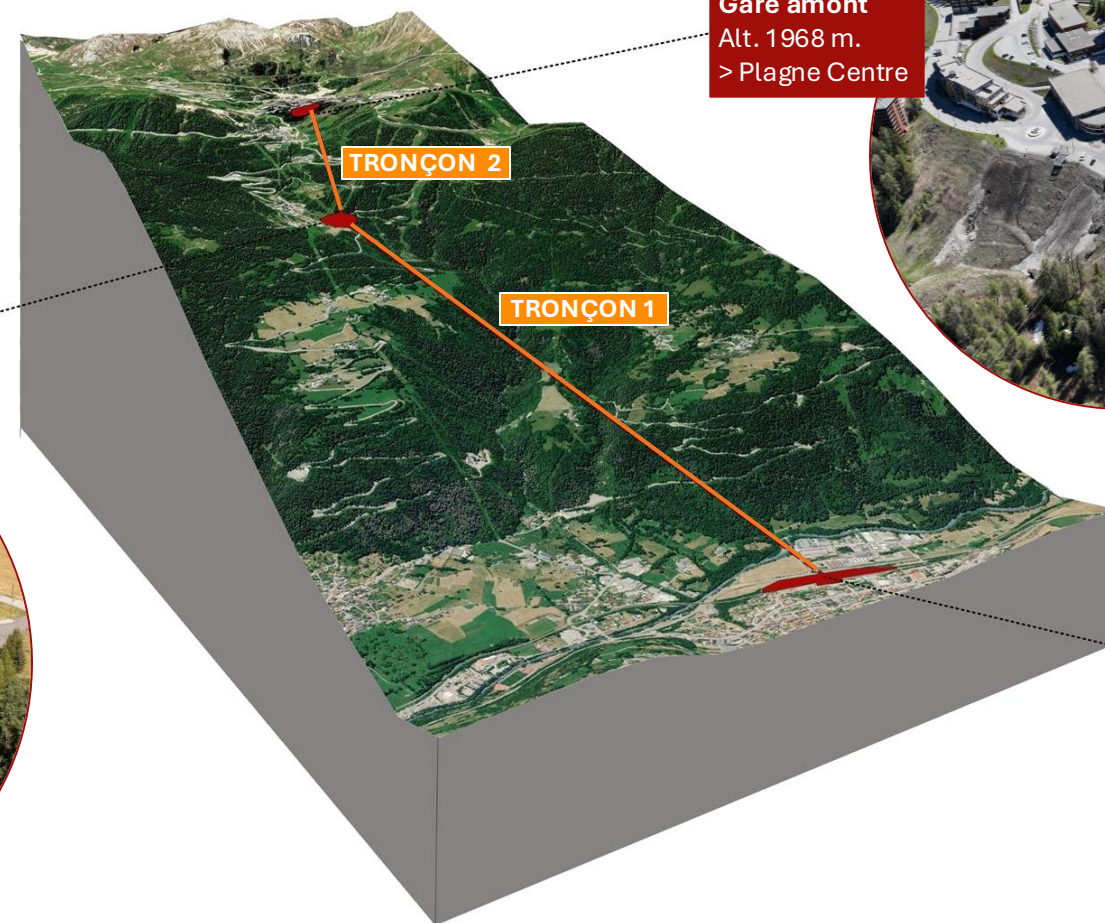
En vue des JOP 2030, le tracé avec gare intermédiaire est privilégié :

- tracé inscrit au SCOT
- desserte facilitée et décarbonée de la piste de bobsleigh
- recours à la technologie moins onéreuse de type télécabine (impossible dans le cas du tracé direct)
- diversité accrue des usagers potentiels
- rattachement de hameaux isolés à une chaîne de mobilité bas-carbone



Focus : le tracé privilégié et les gares

- Longueur : environ **6 000 m** suivant la pente (tronçon 1 de 3 700 m, tronçon 2 de 2 300 m)
- Dénivelé total : **1 310 m**
- Pente moyenne tronçon 1 : **24 %**
- Pente moyenne tronçon 2 : **20 %**
- Pente maximale : **49 %**



Gare amont
Alt. 1968 m.
> Plagne Centre



TRONÇON 1

Gare intermédiaire
Alt. 1517 m.
> secteur La Roche



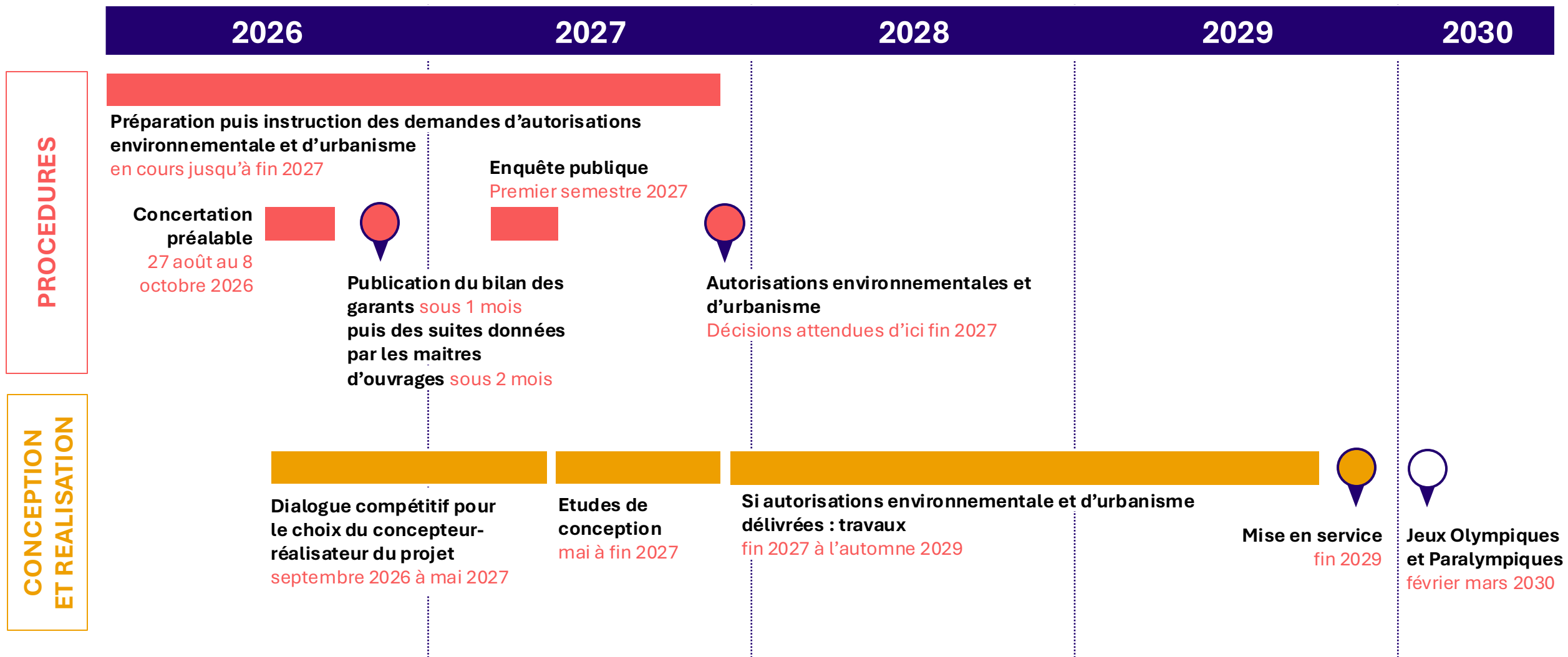
Rte
Le réseau
de transport
d'électricité

Gare aval
Alt. 658 m.
> gare SNCF



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

Le calendrier envisagé



Le coût et le financement du projet

Coût prévisionnel de la conception-réalisation de l'ascenseur valléen :

94 millions d'euros hors taxes (valeur 2025)

Incluant 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.

Financement :

- à 60% par les deux communes
- à 40% par l'Etat et la Région

Coût prévisionnel des aménagements sous maîtrise d'ouvrage RTE (non compris dans le marché de conception-réalisation) :

<2 millions d'euros hors taxes (valeur 2026)

Financement à 100% par l'Etat



Périodes et horaires envisagés

Projections issues d'études menées par les communes dans le cadre des réflexions sur le projet

19 semaines en hiver

-  6h à 23h vendredi, samedi, dimanche
-  7h à 20h autres jours

8 semaines en été

-  8h à 20h tous les jours de la semaine

- ## 4 semaines pour les lancements et clôtures de saison
-  horaires restreints



Mobilités complémentaires : offre de mobilité de type rondes de bus dont le périmètre reste à définir, afin d'assurer la liaison entre l'ascenseur valléen, les deux centres-bourgs et les villages de la vallée

Tarifications envisagées



Un trajet simple

Tarif prévisionnel (base étude)

Usagers occasionnels	Plein tarif	À partir de 3,75€
Usagers sur abonnements	Suivant durée engagement	A partir de 2,25€



Une journée parking de l'ascenseur valléen en gare aval

Tarif prévisionnel (base étude)

Usagers occasionnels	Plein tarif	À partir de 9€
Usagers sur abonnements	Suivant durée engagement	À partir de 3,5€

- Pour favoriser le transport collectif :**
- ✓ Ascenseur valléen inclus dans l'abonnement transport scolaire
 - ✓ Transports domicile-travail éligibles à réduction d'impôt
 - ✓ Possibilité de packager avec les forfaits de ski
 - ✓ Tarifs familles – enfants – seniors...



II. La concertation

- Rappel des modalités
- Brève synthèse des contributions
- Zoom sur les jeunes et les acteurs

Rappel des modalités

-

Marie-Jeanne CADET-LEBENS

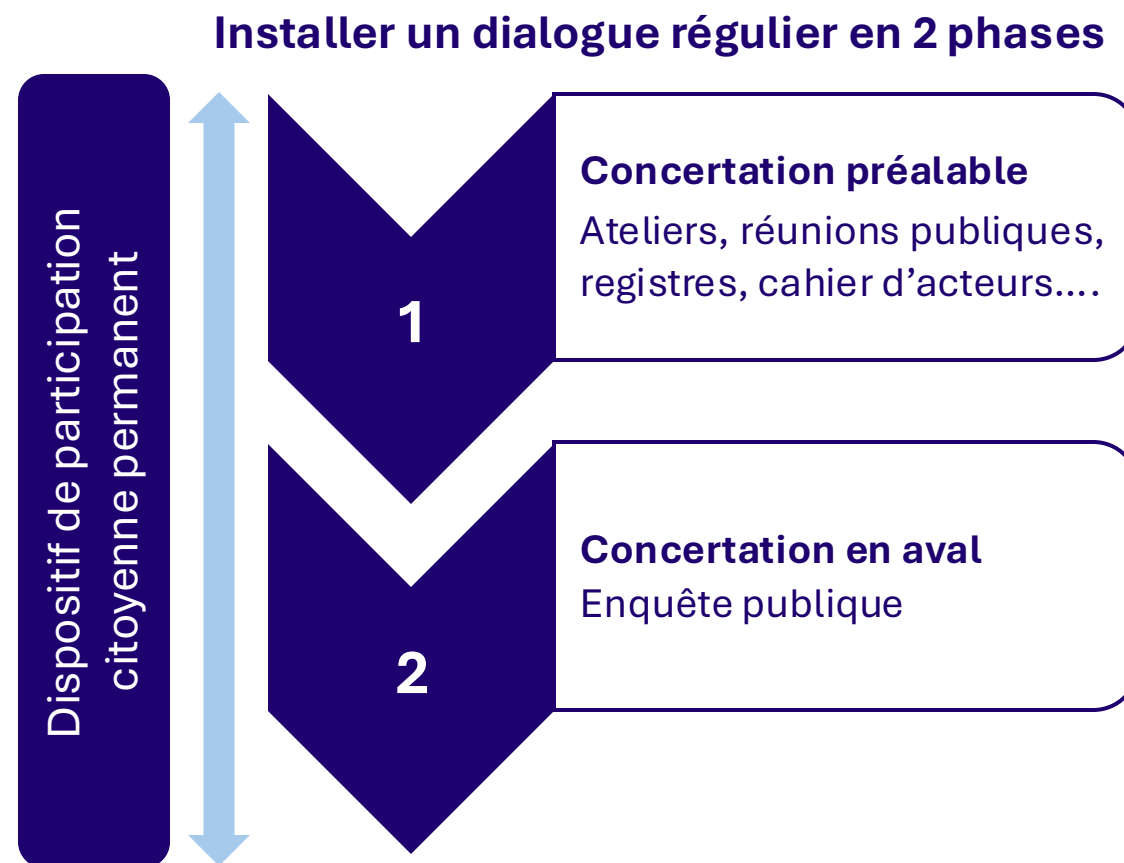
Responsable de la concertation et de la
participation citoyenne

Solideo Alpes 2030

Une démarche concertée

Les prochaines étapes

- **Bilan de la concertation préalable :**
publication du document par les garants un mois après la fin de la concertation préalable puis réponse 2 mois après de la Solideo
- **Concertation en aval :** Enquête publique
- **Dispositif de participation citoyenne permanent :** jusqu'en 2030
→ exemple : table ronde sur l'accessibilité universelle le 24 octobre 2026



Un projet concerté



2 POINTS D'INFORMATION

70 personnes rencontrées

Aller à la rencontre des citoyens pour les informer et leur permettre de s'exprimer

RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

280 participants

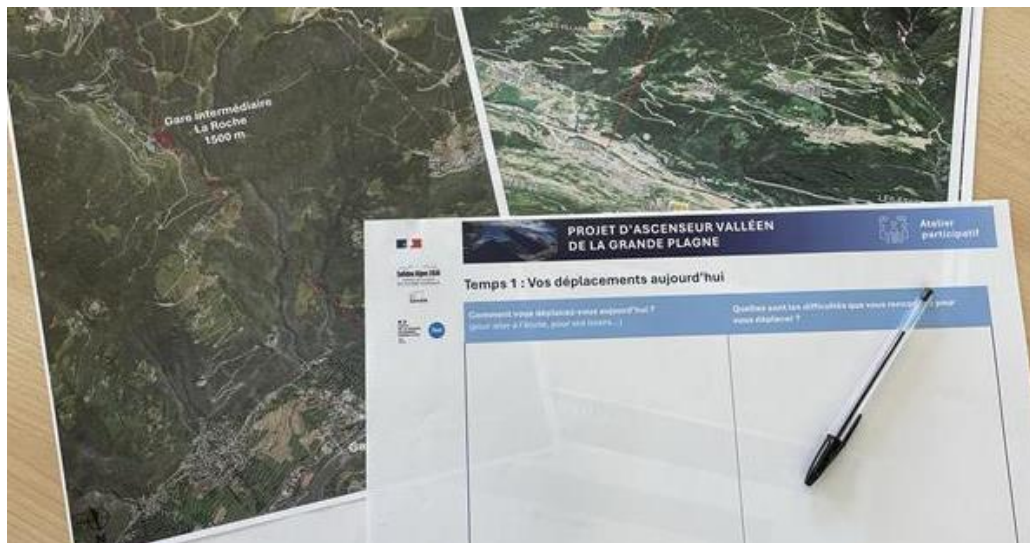
Présentation du projet
et questions-réponses

ATELIER SUR LES IMPACTS

17 participants

Présentation interactive du projet sous
forme de quiz et travail prospectif à partir
de supports ludiques

Un projet concerté



ATELIER JEUNE

1 participante

Présentation interactive du projet
et travail prospectif

ASCENSEUR VALLÉEN DE LA GRANDE PLAGNE

Situé sur les communes d'Aime-la-Plagne et de La Plagne Tarentaise, le projet vise à offrir une solution pérenne, rapide et décarbonée pour relier la gare SNCF d'Aime-la-Plagne dans la vallée, le lieu-dit de La Roche et sa piste olympique de bobsleigh, et la gare routière de la station Plagne Centre.

[PRÉSENTATION](#) [DOSSIER DE CONCERTATION](#) [JE SUIS UN PARTICULIER](#) [JE SUIS UNE PERSONNE MORALE](#) [INFORMATIONS PRATIQUES](#)

Vous pourrez déposer vos contributions dès le lancement de la concertation du 27 août 2026 jusqu'au 8 octobre 2026.

DÉPOSER UNE CONTRIBUTION ET CONSULTER LES AVIS

Le dépôt de contributions est ouvert

C'est le moment de participer : partagez votre contribution dès maintenant

REGISTRES ET CAHIERS D'ACTEURS

**Près de 500 contributions
et 3 cahiers d'acteurs au 05/10**

Site internet de la concertation permettant de déposer une contribution ou un cahier d'acteur en ligne via le registre numérique et registre papier en mairie



Présentation des principaux sujets abordés dans les contributions

Ce que vous nous avez dit...

Des **bénéfices en termes de mobilités** pour les différents usagers : confort, coût, sécurité, etc.

Des doutes sur la fréquentation : touristes privilégiant la voiture, rupture de charge, diminution de l'enneigement, coût du billet...

Des impacts positifs et négatifs
sur l'environnement
(baisse pollution, biodiversité, paysage, bruit, travaux, émission de GES...)

Un **développement économique attendu**, et notamment **le tourisme tout au long de l'année**, mais une **vigilance sur le logement**.

Des interrogations sur **les modalités de réalisation** (coût/financement, procédures, calendrier...)



III. Atelier stations

Rendez-vous aux stations thématiques

**Enjeux de mobilités
et d'intermodalité**

**Modalités de réalisation
(procédures, calendrier, coût et
financement...)**

Enjeux sociaux et économiques

Travaux

Enjeux environnementaux

Information et concertation



Restez pour la synthèse des contributions et les réponses aux principales questions émises dans les registres.



IV. Première synthèse des contributions et réponses

Une brève synthèse de la station mobilités et intermodalité

Mobilités et intermodalité

Organiser des navettes efficaces vers les gares de l'ascenseur depuis les villages et hameaux des deux communes	
Bien dimensionner et organiser le stationnement au départ, sans reporter les voitures dans le centre d'Aime	
Réfléchir aux modalités d'accès à pied des gares, et sécuriser le passage des piétons sur la RN90.	
Garantir une bonne correspondance avec les trains, avec des horaires adaptés aux arrivées et départs en gare d'Aime	
Mettre en place une tarification accessible aux habitants, salariés et saisonniers (abonnements, tarifs résidents)	
Proposer une amplitude horaire et <u>une ouverture adaptées</u> aux habitants, salariés et scolaires, au-delà de l'hiver	

Mobilités et intermodalités



Pour aller plus loin : commentaires, précisions, compléments...

Des bénéfices attendus en termes de mobilités

Un **mode de transport décarboné** qui constitue une **alternative intéressante à la voiture** :

- **Moins de saturation, de pollution, d'accidents** sur les routes...
- Une solution d'avenir **face au coût du carburant** en hausse.

Un projet qui profitera à différents types d'usagers, les actifs (saisonniers, moniteurs, commerçants...) mais aussi aux publics rencontrant des difficultés de mobilité : les jeunes et les personnes à mobilité réduite.

« Il permettra de réduire considérablement la pollution atmosphérique dans notre vallée, les risques d'accidents sur la route, la sécurité dans les villes et villages traversés »

« Il fera économiser le parking à la Plagne [...] et fera des économies sur le carburant »

→ **L'ascenseur permettra-t-il de réduire les bouchons (samedis, RN90, traversée d'Aime) ?**

L'intermodalité au cœur des attentes

- Une réussite conditionnée par la mise en place d'un **système de navette efficaces depuis les gares**, gage d'équité territoriale.
- Le **parking 1000 places jugé surdimensionné** par certains et **sous-dimensionné** par d'autres.
- La nécessité d'intégrer une **traversée piétons-vélos sécurisée de la RN90**.
- Interrogation sur la **concurrence entre l'ascenseur et le télésiège de La Roche**.

Des participants suggèrent la **mise en place de bus électriques ou à hydrogène**, desservant l'ensemble des stations et hameaux, **plutôt que la création d'une infrastructure lourde**.

« Connecté à une gare, l'ascenseur valléen permet un trajet sans voiture de bout en bout, un atout pour une clientèle nationale et internationale. »

« De nombreux piétons et cyclistes (employés et clients) traversent de façon sauvage ou via le tunnel étroit sous les voies SNCF. La gare aval est décrite comme un nœud multimodal, y inclure aussi les mobilités douces est indispensable. »

→ **Quel intérêt pour les secteurs non desservis et pour les villages éloignés ?**

Tarification et horaires

En termes de **tarification**, plusieurs suggestions :

- Une tarification **avantageuse par rapport à la voiture** pour encourager à utiliser l'ascenseur valléen (*par exemple pour une famille*).
- Mise en place d'un **tarif résident** par abonnement.
- Création d'un **forfait unique avec le forfait de ski** et/ou le billet de train.
- **Gratuité des navettes** depuis les gares.

En termes d'**horaires**, plusieurs participants demandent un **élargissement des périodes d'ouverture à l'année**, et une plus grande amplitude **horaire adaptée aux horaires de travail et à l'arrivée/départ des trains**.

« *Le prix du parking et le prix de la montée doit être inférieur au prix d'une montée en voiture et de son parking en station, autrement les travailleurs en station ne l'utiliseront pas et la décarbonation ne sera pas réalisée.* »

→ **Dispose-t-on des estimations de fréquentation de l'ascenseurs valléens ?**

Les déplacements touristiques

Pour certains, l'ascenseur est **un atout pour développer un tourisme plus vertueux** :

- L'ascenseur valléen offre la possibilité de **voyage sans voiture grâce à la connexion avec la gare TGV** (depuis Paris, Bruxelles, Londres...).
- L'ascenseur valléen doit permettre de **développer le tourisme pas uniquement centré sur l'hiver** (randonnée, activités estivales)

Tandis que d'autres ne croient pas au report modal pas et estiment que **les touristes continueront à utiliser la voiture** compte-tenu des bagages et des ruptures de charge.

Pour encourager l'utilisation de l'ascenseur, il est suggéré :

- D'augmenter la **fréquence des trains SNCF**.
- Mettre en place **un péage routier** (comme à Valmorel)
- Obliger les **bus de tour-opérateurs** à stationner en vallée.

« Nous pourrions aller plus souvent en vallée en hiver ou été lors de nos séjours. Car plusieurs fois, le fait de prendre la voiture (...) nous a dissuadés. »

« La montée en station peut être une véritable source de stress. Pouvoir arriver en train dans la vallée puis rejoindre directement la station permettrait de supprimer cette contrainte. »

Une brève synthèse de la station enjeux sociaux et économiques

Enjeux sociaux et économiques	
Faire bénéficier les commerces et services d'Aime et des stations des nouveaux flux	
Développer les usages/loisirs au-delà de l'hiver (VTT, randonnée, activités estivales)	
Faciliter l'accès des jeunes et des scolaires aux activités sportives, culturelles et de loisirs	
Offrir une solution de mobilité pour les personnes à mobilité réduite	
Anticiper les effets sur le logement et l'immobilier en vallée, pour préserver le logement à l'année	

Enjeux sociaux et économiques

 Pour aller plus loin : commentaires, précisions, compléments...

Le tourisme

Certains pensent que le projet **améliorera l'attractivité du territoire** et en particulier **d'Aime et ses commerces** (*meilleure cohésion entre les communes*).

Tandis que d'autres craignent **un développement touristique non-maîtrisé** et trop important (notamment une **saturation du domaine skiable**).

Plusieurs participants soulignent les **incertitudes sur l'enneigement à 10 ou 20 ans** :

- Pour certains, le projet arrive **trop tard et n'est plus utile**.
- Pour d'autres, il est l'occasion de **développer le tourisme 4 saisons** et ne pas tout miser sur l'hiver.

« Nous avons déjà un nombre important de collisions sur les pistes et de nombreuses remontées sont saturées à cette période. »

« Je vois aussi dans ce projet une occasion de renforcer notre attractivité estivale. [...] Une desserte adaptée pourrait accompagner cette évolution et contribuer à prolonger l'activité au-delà des périodes les plus fréquentées. »

→ **Le projet remplacera-t-il des trajets existants ou augmentera-t-il le nombre de skieurs à la journée ?**

Le logement

Des participants craignent que le projet accentue **la spéculation, les meublés de tourisme et l'éviction des habitants.**

D'autres indiquent que le transport par câble facilitera le **logement des saisonniers** en vallée.

« Possibilité de report sur les logements de la vallée pour les saisonniers : meilleur équilibre entre station d'altitude et vallée alors que le logement en station est très compliqué. »

« 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. »

→ Une hausse des prix de l'immobilier est-elle anticipée à Aime ?

→ Quelles mesures seront prises pour préserver le logement à l'année ?

Une brève synthèse de la station environnement et paysage

Environnement et paysage

Solideo Alpes 2030
Société de livraison
des ouvrages olympiques

Site
Savoie

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

Limitier au maximum le défrichement et les impacts sur les espaces boisés	
Préserver la biodiversité et les habitats naturels, notamment la faune, la flore et les zones humides	
Soigner l'intégration paysagère des pylônes, cabines et gares...	
Limitier les nuisances pour les riverains, notamment le bruit et l'impact visuel	
Prendre en compte les risques naturels et géologiques (anciennes mines, glissements de terrain)	
Limitier l'artificialisation des sols, notamment pour le parking relais et les accès	
Établir un bilan carbone global du projet, construction comprise	

Environnement et paysage

Solideo Alpes 2030
Société de livraison
des ouvrages olympiques

Site
Savoie

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

Pour aller plus loin : commentaires, précisions, compléments...

Biodiversité

Des participants s'inquiètent :

- Du **déboisement**, au niveau des gares et du parking.
- De la **fragmentation des habitats et du stress de la faune**.
- De l'implantation de la **gare intermédiaire sur une zone humide**.

« *Déplacement de faune et de la flore que l'on risque de voir disparaître.* »

« *La gare intermédiaire de La Roche est en plein marécage et zone humide.* »

→ Où seront situés les pylônes ?

→ Quelles sont les surfaces défrichées et les mesures de compensation ?

Paysage, ressources et sols

Des participants s'interrogent :

- De la **modification du paysage** : les pylônes (*en vert ou mutualisé le tracé ascenseur + RTE*) et l'éclairage nocturne
- Des **ressources limitées** : eau, sols, attractivité supplémentaire d'une montagne déjà très aménagée
- Des **impacts sur les sols** : anciennes galeries minières sur le tracé, gypse, tuf et remblai des années 1960 à Plagne Centre, risque de glissement.

« *Je crains que cette nouvelle infrastructure ne contribue à attirer encore davantage de visiteurs, alors que les ressources de la montagne (...) ne sont pas inépuisables.* »

- Quelles sont les conclusions des études géotechniques et besoin de fondations profondes à La Plagne Centre ?
- Quel sera l'impact visuel de cette remontée pour les habitants du Versant du Soleil et pour ceux de l'ubac ?
- Y aura-t-il des spots clignotants sur les pylônes toute la nuit ?

Bilan carbone de l'opération

Des participants s'interrogent sur **le bilan carbone de l'aménagement**, et invitent à **intégrer la construction** de l'ascenseur valléen et des autres aménagements (parking, aménagements routiers) dans le calcul.

→ **Dispose-t-on d'un bilan carbone complet de l'opération ?**

Bruit

Des participants s'inquiètent des **nuisances sonores** éventuelles de l'ascenseur valléen, en particulier au niveau des gares.

« *Réduire les nuisances sonores et l'engorgement des routes est indispensable* »

« *Les nuisances visuelles et sonores vont impacter les habitants [...], et aussi la faune sauvage* »

→ **Quels niveaux sonores des équipements pour les résidences proches de la gare d'arrivée ?**

Une brève synthèse de la station phase travaux

Travaux	
Limitier les nuisances des travaux pour les habitants, professionnels et visiteurs	
Garantir le fonctionnement de la station et de la vallée pendant les travaux	
Réduire l'empreinte environnementale du chantier (transports, terrassements, hélicoptage)	
Maîtriser la circulation des camions et engins sur la route de La Plagne et dans les villages	
Limitier la création de pistes d'accès aux pylônes et remettre en état les sites après le chantier	
Faire bénéficier les entreprises et commerces locaux des retombées du chantier	

Travaux

Pour aller plus loin : commentaires, précisions, compléments...

Phase travaux

Quelques inquiétudes sur les **nuisances du chantier** pendant 2 à 3 ans, **de jour comme de nuit** : camions, engins, hélicoptères, béton, pour les habitants et la faune.

Des participants s'interrogent sur la prise en compte des **impacts des travaux par la Solideo** :

- **Les pistes d'accès** jusqu'aux pylônes en forêt,
- **L'abattage et évacuation** des arbres,
- **Les fondations bétonnées**,
- **L'usure de la route** par le trafic de poids lourds.

Pour d'autres **les travaux permettront des retombées économiques** : commerces, logements et restauration du personnel de chantier.

« La partie forestière et agricole doit profiter des travaux pour réaliser l'accès aux forêts pour desservir ces dernières. »

→ **Quelles nuisances pendant le chantier, et avec quelles mesures d'évitement ?**

Une brève synthèse de la station modalités de réalisation

Modalités de réalisation (calendrier, procédures, coût et financement)

Garantir la transparence sur le coût du projet et son plan de financement, et prévenir les dépassements	
Préciser les coûts d'exploitation et de maintenance et leur répartition entre communes et exploitant	
Maîtriser l'impact sur les finances communales et la fiscalité locale	
Tenir un calendrier réaliste sans réduire la qualité des études environnementales et géotechniques	
Privilégier le foncier public plutôt que les expropriations	

Modalités de réalisation (calendrier, procédures, coût et financement)

Pour aller plus loin : commentaires, précisions, compléments...

Coût et financement

De nombreux questionnements sur :

- **Le coût du projet** : des montants différents en fonction des supports et valeur de référence utilisée estimer le projet.
- **Le financement** : baisse des finances publics, capacité de financement des communes, peur de hausse de la fiscalité, participation d'autres acteurs publics...
- **L'exploitation** : coût de l'exploitation et rentabilité de l'ouvrage, participation de l'exploitant du domaine skiable ou intégration à la DSP du domaine skiable.

« Nous savons bien qu'une installation comme celle-ci finit toujours par coûter 20 à 30 % plus cher que le coût initial. »

→ **Comment les communes peuvent investir sans augmentation d'impôts ?**

→ **Ne pourrait-on envisager une participation du domaine skiable au financement, dans l'optique de réduire la part des communes ?**

Calendrier et procédures

La mise en service prévisionnelle fin 2029 semble très optimiste pour certains participants.

Certains émettent des craintes que la loi JO 2030 allège les études environnementales et facilite les expropriations au détriment des propriétaires et agriculteurs.

« Ce projet est vraiment une opportunité à saisir maintenant avec l'organisation des JO qui sont un accélérateur, après il sera trop tard. »

« Trop de questions sans réponse, aucune certitude, tout est fait dans la précipitation pour les JO. »

→ La Solideo, RTE et la DREAL peuvent-ils tenir le délai d'une mise en service fin 2029 ?

Une brève synthèse de la station information et concertation

Information et concertation

Associer habitants, riverains et usagers aux étapes suivantes (navettes, tarifs, travaux) et rendre compte des suites données	
Rendre publics les études et les chiffres clés (financement, fréquentation, études environnementales et géotechniques)	
Faciliter la participation de tous (outils accessibles, contributions consultables, plus de temps d'échanges dans les réunions)	
Diffuser les plans d'implantation des ouvrages (pylônes, gares, parking, pistes d'accès) et des visuels d'insertion	

Information et concertation

Pour aller plus loin : commentaires, précisions, compléments...

Information et concertation

Certains contributeurs réclament plus de pédagogie et de transparence :

- **Davantage de données chiffrées**, en particulier sur le coût, les tarifs, la fréquentation...
- **Des présentations moins longues** et des **réponses plus détaillées** lors des prochains échanges (*remarque formulée en lien avec la réunion publique n°1*).
- **Un accès facilité et une meilleure visibilité des contributions** en ligne.

Des participants s'interrogent sur l'organisation d'un **référendum sur le projet**.

« Nous demandons des réponses précises, des chiffres et de la transparence avant de pouvoir nous prononcer. »

« L'accès au site de consultation est très compliqué, il ne s'adresse qu'à des initiés »

- **Comment se fait-il que les contributions du public ne soient pas visibles et accessibles à tous ?**
- **Un référendum autour du projet est-il prévu ?**



V. Echanges avec la salle

Echanges



**ÉCOUTONS NOUS
ACTIVEMENT**



**NE JUGEONS PAS,
SOYONS
BIENVEILLANTS**



**PARTAGEONS
LA PAROLE**



VI. Conclusion et suite de la concertation

Les garants de la concertation



Joël PRILLARD



Denis CUVILLIER

Les suites de la concertation préalable

Les prochaines étapes :

- **Bilan de la concertation préalable** : publication du bilan par les garants un mois après la fin de la concertation préalable, puis réponse de la Solideo Alpes 2030 deux mois après
- **Concertation en aval** : consultation du public dans le cadre des procédures réglementaires (évaluation environnementale, mise en compatibilité du document d'urbanisme)
- **Dispositif de participation citoyenne permanent** : jusqu'en 2030

Pour vous inscrire aux événements
et contribuer sur le registre en ligne :



 participationcitoyenne.solideo-2030.com