



DOSSIER DE CONCERTATION SUR LE PROJET DE LIGNE OLYMPIQUE RÉSERVÉE (LOR)

CONCERTATION PRÉALABLE
AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME
DU 26 MAI AU 26 JUIN 2026





ÉDITO



DES PROJETS UTILES, DURABLES ET PORTEURS D'HÉRITAGE pour les territoires hôtes

La Solideo Alpes 2030 porte une ambition forte : bâtir les ouvrages nécessaires aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, tout en laissant un héritage durable aux territoires et à leurs habitants. Au cœur de cette mission, la concertation du public constitue un pilier essentiel. Habitants, élus, acteurs locaux, associations et usagers sont pleinement associés aux réflexions et aux décisions, afin de concevoir des équipements utiles, adaptés et partagés. Ce dialogue continu permet d'ancrer chaque projet dans les réalités des territoires et d'en garantir l'appropriation sur le long terme.

Notre mission dépasse l'échéance des Jeux, elle vise à faire de cet événement exceptionnel un véritable levier de développement pour les territoires. Avec exigence et transparence, nous concevons des infrastructures respectueuses des équilibres de la montagne, pensées dès l'origine pour des usages durables après les Jeux.

Damien Robert

Directeur général exécutif de la Solideo Alpes 2030



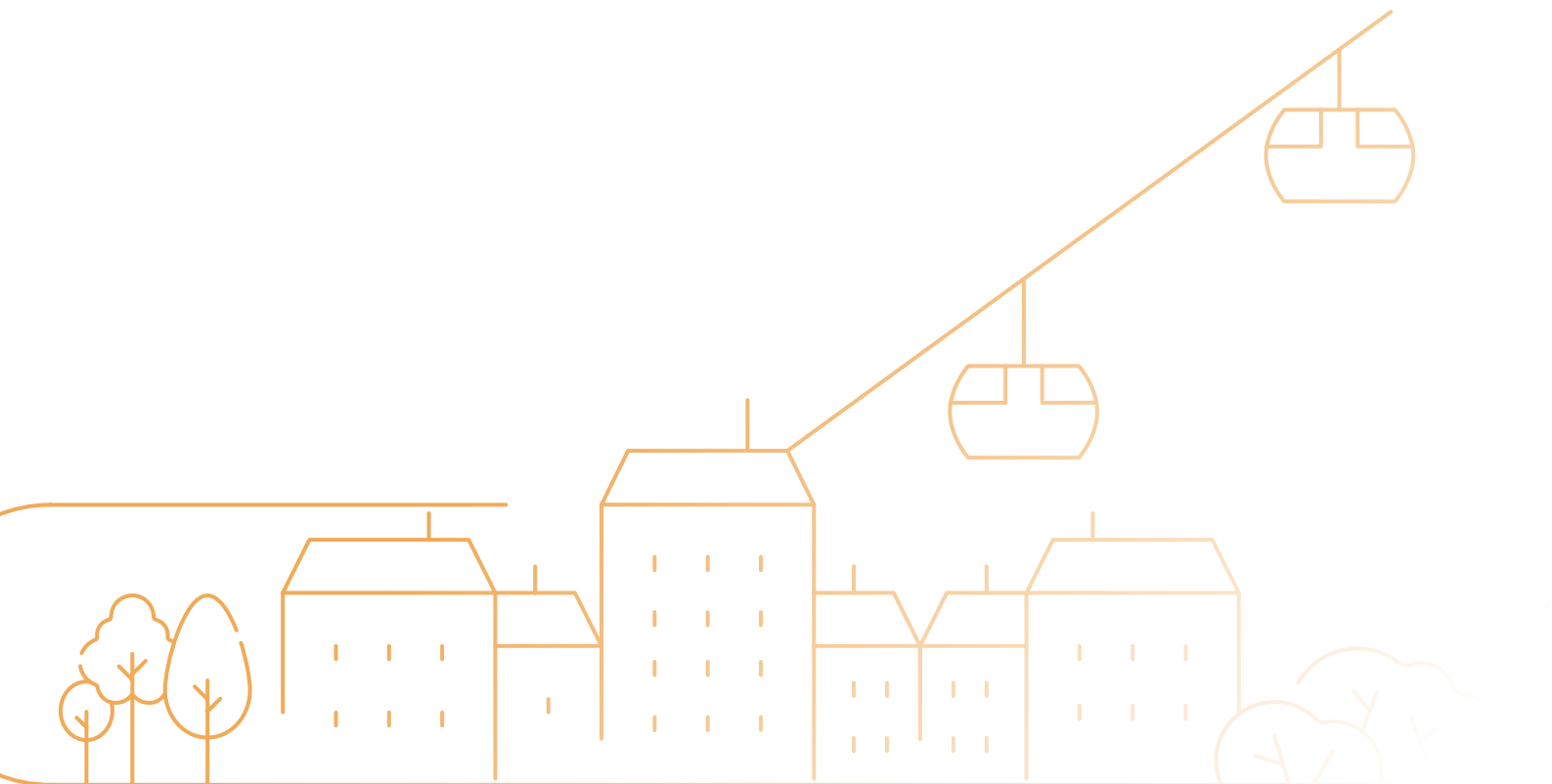
SOMMAIRE

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET	6
SOLIDEO ALPES 2030	7
LA GOUVERNANCE DU PROJET ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL	8
Les acteurs du projet	8
Les études conduites dans le cadre du projet	9
Les prochaines étapes	9
LE SITE BRIANÇONNAIS	10
POURQUOI UNE LIGNE RÉSERVÉE OLYMPIQUE (LOR)?	10
Un projet qui s'inscrit pleinement dans les ambitions régionales et départementales pour développer les transports en commun	10
Adapter la mobilité aux enjeux démographiques et touristiques du Briançonnais	11
LE PROJET DE LIGNE OLYMPIQUE RÉSERVÉE (LOR)	12
Le projet proposé par la Solideo Alpes 2030.....	12
Les bénéfices du projet attendus sur le territoire	15
Les coûts prévisionnels du projet	15
LES ENJEUX ET EFFETS	15
Les enjeux en matière socio-économiques.....	15
Les enjeux en matière d'aménagement du territoire	16
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION	19
Pourquoi une concertation?	19
Les trois piliers du dispositif de concertation	19
Les modalités d'information et de contribution du public sur le projet	20
Le dispositif de contribution	22

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Entre Briançon et Le Monétier-les-Bains, la vallée de la Guisane connaît des circulations particulièrement soutenues, en hiver comme en été. L'axe routier RD 191 dessert à la fois les communes de la vallée, les fronts de neige de Serre Chevalier, de nombreux équipements, des lieux de vie et des sites touristiques très fréquentés. Dans ce contexte, fluidifier et sécuriser les déplacements du quotidien toute l'année quels que soient les aléas est devenu un enjeu majeur pour le territoire. Le projet de Ligne Olympique Réservee (LOR) vise à répondre à ce besoin en proposant un aménagement multimodal

de l'itinéraire entre Briançon et Le Monétier-les-Bains, favorisant la circulation des transports collectifs et offrant des itinéraires cyclables sécurisés. Il s'inscrit dans la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, et a vocation à laisser un héritage utile et durable pour les habitants, les salariés, les visiteurs et l'ensemble des usagers de la vallée.





Station de Montgenèvre

SOLIDEO ALPES 2030

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

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

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

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

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

LA GOUVERNANCE DU PROJET ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

LES ACTEURS DU PROJET

Le projet de Ligne Olympique Réservée repose sur une gouvernance partenariale qui associe la maîtrise d'ouvrage, le COJOP, les collectivités concernées, les partenaires institutionnels et les équipes techniques mobilisées pour les études. Cette organisation doit permettre à la fois de concevoir un projet adapté aux réalités de la vallée, de l'inscrire dans le calendrier de préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, et de prendre en compte les enjeux locaux de mobilité, d'environnement et d'insertion dans les espaces traversés. Le projet s'appuie ainsi sur une articulation entre pilotage stratégique, expertise technique et dialogue avec les territoires concernés.

■ Solideo Alpes 2030, maître d'ouvrage du projet

La Solideo Alpes 2030 assure la maîtrise d'ouvrage du projet de Ligne Olympique Réservée. À ce titre, elle organise les études, coordonne les différents intervenants, veille à la cohérence de l'opération et s'assure de sa bonne articulation avec les objectifs de desserte olympique, les besoins du territoire et les procédures nécessaires à sa réalisation.

■ Le Département, la Région et les partenaires publics de mobilité

Le projet s'inscrit dans un environnement institutionnel plus large, qui associe les partenaires publics concernés par les mobilités, les infrastructures et l'organisation territoriale. Le Département des Hautes-Alpes, la Région Sud et les autres acteurs publics compétents sont appelés à contribuer à la bonne articulation du projet avec les politiques de déplacement existantes, les besoins de desserte du territoire et les perspectives d'héritage au-delà de l'échéance olympique. Le Département des Hautes-Alpes, en tant que gestionnaire de la Route Départementale 1091 sur laquelle s'inscrit le projet, est associé de près à sa mise en œuvre.

■ Les communes et intercommunalités concernées par le tracé

De Briançon à Le Monétier-les-Bains, le projet traverse plusieurs secteurs habités, fréquentés et déjà aménagés. Les communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains sont donc directement associées à la réflexion sur l'insertion du projet, ses effets sur les circulations, les accès, les espaces publics et le fonctionnement quotidien des centralités traversées. Leur connaissance fine du territoire constitue un appui essentiel dans la définition des aménagements.

■ Les équipes de maîtrise d'œuvre et les bureaux d'études

Les études techniques, environnementales et de circulation sont conduites avec l'appui d'équipes spécialisées. Leur rôle est d'analyser les caractéristiques de l'itinéraire, d'identifier les contraintes, de comparer les solutions envisageables et de préciser progressivement les choix d'aménagement. Elles contribuent ainsi à objectiver les effets du projet et à éclairer les décisions qui restent à prendre au stade actuel des études.

■ Les services de l'État et les acteurs institutionnels ou techniques associés

Les services de l'État, ainsi que les organismes et partenaires techniques concernés, interviennent à différents titres dans l'instruction, l'encadrement réglementaire et la prise en compte des enjeux de sécurité, d'environnement, d'eau, de biodiversité ou de fonctionnement routier. Leur mobilisation permet d'inscrire le projet dans un cadre réglementaire clair et d'anticiper les conditions de sa mise en œuvre.

■ Le COJOP Alpes françaises 2030

Le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques est chargé de la préparation opérationnelle des Jeux. Il utilisera les sites en phase olympique et assurera la mise en place des installations temporaires nécessaires.

LES ÉTUDES CONDUITES DANS LE CADRE DU PROJET

Le tracé étudié relie le futur pôle d'échange multimodal de Briançon à la gare routière de Pré Chabert au Monétier-les-Bains, comprenant la gare ferroviaire, en traversant plusieurs secteurs aux configurations très différentes : centre urbain, traversées de stations, zones plus ouvertes de fond de vallée. Le projet ne repose donc pas sur une solution unique appliquée partout de la même manière.

À ce stade des études, le principe retenu consiste à rechercher une voie réservée aux transports collectifs autant que possible entre Briançon et La Salle les Alpes, puis à prévoir, plus au nord, des aménagements plus ponctuels pour améliorer la régularité et la fiabilité des bus, l'accessibilité des arrêts et la sécurité des déplacements.

En ce sens, l'objectif de la LOR est **d'offrir une ligne de transports collectifs à haut niveau de service entre les 2 pôles d'échanges multimodaux terminus** et d'accompagner cette future offre par **l'aménagement des voies réservées pour prioriser la circulation des transports collectifs** sur les sections impactées par la congestion récurrente en haute saison, des équipements et points d'arrêts accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et des aménagements sécurisés pour les modes actifs (itinéraires cyclables, trottoirs accessibles en milieu urbain et traversées piétonnes sécurisées).

Le projet soumis à concertation préalable est aujourd'hui en phase de conception : ses grands objectifs, son tracé et ses principes d'aménagement sont identifiés, mais certains choix doivent encore être précisés.

Les études en cours portent notamment sur :

- les conditions de circulation et les temps de parcours de la ligne forte ;
- l'insertion du projet dans les communes traversées ;
- les effets sur l'environnement et les milieux naturels ;
- les enjeux de sécurité de tous les modes de déplacements, d'aménagements cyclables et de traversées piétonnes ;
- les procédures réglementaires nécessaires à sa réalisation.

La concertation préalable constitue une étape clé dans l'avancement du projet. Elle a pour objectif d'informer le public sur les enjeux et les grandes orientations du projet, et de recueillir les avis, questions et suggestions des habitants, des usagers et des acteurs du territoire. Les éléments exprimés lors de cette phase seront pris en compte dans la poursuite des études et contribueront à affiner les choix d'aménagement, dans un souci de cohérence avec les besoins des acteurs locaux et les réalités du terrain.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Le calendrier du projet est directement lié à l'échéance des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030. La conception va se poursuivre en 2026, l'instruction des dossiers réglementaires

est prévue entre 2026 et 2027, ainsi que la maîtrise foncière, pour des travaux prévus de fin 2027 à 2029 (pour les JOP), et 2030 (pour la phase héritage).

LE SITE BRIANÇONNAIS

Implanté au nord des Hautes-Alpes, le Briançonnais affirme une identité alpine forte, portée par un cadre naturel remarquable. Territoire de haute montagne, il s'articule autour de Briançon, ville fortifiée inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, et d'un réseau de vallées et de stations reconnues à l'échelle internationale. Appelé à accueillir plusieurs épreuves des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, le Briançonnais se distingue par un équilibre singulier entre excellence sportive, attractivité touristique et art de vivre en montagne.

Dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, le pôle Briançonnais engage une dynamique de transformation ambitieuse. Les projets menés et concertés visent la modernisation des équipements, l'amélioration des mobilités et le développement d'aménagements durables, conciliant sobriété et attractivité. Pensés dans une logique d'héritage, les ouvrages des Jeux 2030 contribueront durablement au rayonnement du territoire et à l'amélioration du cadre de vie de ses habitants.

POURQUOI UNE LIGNE RÉSERVÉE OLYMPIQUE (LOR) ?

UN PROJET QUI S'INSCRIT PLEINEMENT DANS LES AMBITIONS RÉGIONALES ET DÉPARTEMENTALES POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet a pour ambition d'améliorer la circulation des bus dans la vallée de la Guisane, en particulier sur les secteurs les plus contraints, en desservant les communes de la station de Serre Chevalier, de Briançon au Monêtier-les-Bains. Il prévoit, lorsque cela est possible et pertinent, l'aménagement de sections réservées aux transports collectifs, ainsi qu'une amélioration du fonctionnement de certains carrefours, l'aménagement et la mise en accessibilité des arrêts de bus, des cheminements piétons et des interfaces avec les autres modes de déplacement.

L'objectif répond à deux temporalités : dès 2030, garantir des liaisons fiables vers les sites olympiques du Briançonnais, et en situation courante hors période de Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, améliorer durablement les

mobilités du quotidien dans la vallée.

Le projet de la LOR s'inscrit aussi dans la volonté des acteurs du territoire de **développer des offres de mobilités décarbonées pour réduire l'effet environnemental des déplacements**. Cela nécessite la mise en place d'alternatives modales à la voiture plus attractives sur le territoire (transports en commun, mais aussi vélo, marche, covoiturage...), et susceptibles de répondre à la très grande diversité de ses besoins : déplacements quotidiens de ses habitants et actifs, réguliers comme plus occasionnels, mais aussi les déplacements plus périodiques en saisons, liés à des activités ou à l'organisation d'événements, été comme hiver...).

L'amélioration de l'attractivité de ces offres de mobilités alternatives nécessite des actions sur l'aménagement des voiries (sécurité, multimodalité...),

sur l'amélioration de l'offre TC et les services associés, sur l'intermodalité des réseaux de transports (facilité à passer d'un mode ou d'une ligne à l'autre), ainsi que sur l'exploitation.

Cette diversification et l'amélioration attendue de la qualité des offres de mobilité sur un territoire doivent permettre à la fois :

- Un transfert modal de la voiture vers des offres décarbonées plus adaptées à la diversité des besoins ;
- La mise en place de solutions de mobilités pour les ménages non motorisés du territoire (par exemple à Briançon, 1 ménage sur 7 ne possède

pas de voiture) ;

- La mise en accessibilité PMR des transports en commun ;
- Une plus grande complémentarité entre modes, permettant souvent d'augmenter la couverture territoriale des transports collectifs par l'intermodalité (TC et vélos, stationnement de rabattement longue durée sur la ligne de bus en parking relais...);
- Mais aussi le choix d'utiliser des offres de mobilité pouvant être parfois moins coûteuses pour les ménages que la voiture.

ADAPTER LA MOBILITÉ AUX ENJEUX DÉMOGRAPHIQUES ET TOURISTIQUES DU BRIANÇONNAIS

Dans le territoire du Briançonnais, la mobilité du quotidien fait face à des enjeux spécifiques liés à sa géographie de montagne et à l'évolution de sa population. La mise en place d'une Ligne Olympique Réservee vise à améliorer la fluidité des déplacements, notamment lors des pics d'affluence touristique. Toutefois, cette avancée doit aussi répondre à une réalité locale marquée la présence importante de travailleurs saisonniers et par une population

vieillissante, dont les besoins en transport sont souvent irréguliers et concentrés dans le temps. L'enjeu est donc de concilier attractivité, accessibilité et durabilité pour construire un système de mobilité adapté à tous.

Village briançonnais



LE PROJET DE LIGNE OLYMPIQUE RÉSERVÉE (LOR)

LE PROJET PROPOSÉ PAR LA SOLIDEO ALPES 2030

■ Un projet pour améliorer les déplacements dans la vallée de la Guisane

Dans la vallée de la Guisane, la RD 1091 constitue l'un des principaux axes de déplacement du Briançonnais. Elle relie Briançon à Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monêtier-les-Bains, et dessert à la fois des lieux de vie, des équipements, des hébergements touristiques, des remontées mécaniques et des sites de loisirs très fréquentés. L'itinéraire Briançon, Serre Chevalier est le tronçon routier haut-alpin le plus chargé, hiver comme été.

Dans ce contexte, la question des déplacements est à la fois un enjeu pour les mobilités quotidiennes des habitants, des salariés, des saisonniers, des scolaires et un enjeu de mobilités pour l'ensemble des visiteurs.

■ Décongestionner le réseau routier

Sur la station permanente de Saint-Chaffrey Sud, située au sud du giratoire des Éoliennes, le trafic moyen journalier observé en 2024 atteint environ 5 700 véhicules par jour vers Briançon et 5 650 véhicules par jour depuis Briançon, avec des pointes estivales supérieures à 8 000 véhicules par jour et des journées les plus chargées proches de 9 600 à 9 750 véhicules par jour selon le sens. Ces chiffres montrent que le fonctionnement de l'axe est déjà fortement sollicité, avec des périodes de saturation marquées. À l'horizon 5 ans, le trafic sur la RD1091 entre Briançon et Le Monêtier-les-Bains devrait évoluer modérément, tout en accentuant ces tensions lors des pics saisonniers.

■ Les sections du projet

Le projet de Ligne Olympique Réservée (LOR) s'inscrit dans ce contexte et répond à un besoin immédiat lié à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030, mais est aussi pensé comme un aménagement d'héritage pour le territoire.

La mise en place d'un transport en commun plus efficace va permettre à la fois :

- d'améliorer l'attractivité des transports collectifs pour tous les usagers (régularité, gains de temps de parcours, information voyageurs, accessibilité PMR...);
- de favoriser le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs;
- de sécuriser les flux tous modes sur la RD;
- d'intégrer les mobilités actives conformément aux exigences de la Loi d'Orientation des Mobilités;
- de prendre en compte des contraintes climatiques récurrentes (neige, gel, verglas...).

Au moyen d'un aménagement global de l'itinéraire, avec intégration, lorsque cela est possible et pertinent, d'une troisième voie réservée aux transports collectifs.

Le programme de maîtrise d'œuvre découpe cet itinéraire en quatre grandes sections :

- une première section depuis la gare SNCF de Briançon jusqu'au giratoire de la petite boucle;
- une deuxième du giratoire de la petite boucle à l'entrée de Chantemerle;
- une troisième à travers Chantemerle et La Salle les Alpes jusqu'au giratoire du Bez;
- enfin une quatrième entre le giratoire du Bez et Le Monêtier-les-Bains, en passant par le centre-village puis par la boucle de la route du Club et de la route des Bains.

Cette organisation par séquences traduit la diversité des situations traversées.

L'itinéraire emprunte des secteurs très urbains, comme le centre de Briançon, des traversées de villages particulièrement contraintes, comme Chantemerle ou La Salle les Alpes, mais aussi des portions plus ouvertes dans le fond de vallée.

Cette décomposition permet d'adapter au mieux l'offre de transport aux usages locaux, tout en répondant aux besoins de desserte olympique et aux objectifs de décongestionnement de la vallée de Serre Chevalier.

Le projet prévoit, dès que cela est possible et pertinent, la création d'une voie unique en site propre

entre Briançon et La Salle les Alpes. En revanche, entre La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains, les aménagements retenus à ce stade consistent plutôt en aménagements ponctuels destinés à permettre une circulation plus fiable des bus, des quais accessibles et des cheminements piétons sécurisés.



FOCUS : LE BHNS, UN HÉRITAGE DURABLE POUR LA VALLÉE

Le projet de Ligne Olympique Réservée porte l'ambition de structurer, après 2030, une desserte en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Briançon et Le Monétier-les-Bains. L'opération vise à améliorer durablement les déplacements sur l'axe Briançon - Serre Chevalier - Le Monétier-les-Bains, aujourd'hui identifié comme le tronçon routier haut-alpin le plus chargé, hiver comme été.

Le réseau existant est couvert par des navettes villages et des lignes régionales qui circulent dans la Vallée. La ligne 6 offre un très bon cadencement en haute saison mais se trouve confrontée comme les autres services à des congestions routières qui dégradent le niveau de service de cette dernière (vitesse commerciale, perte de fiabilité et temps de parcours dégradés).

Cet héritage repose sur un service de bus plus rapide, fiable et régulier, porté conjointement dans le cadre d'une convention-cadre de partenariat par le Département des Hautes-Alpes, la Communauté de Communes du Briançonnais, la Commune de Briançon, ainsi que les communes de Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains.

En comparaison avec les lignes de bus plus classiques qui desservent les territoires, un « BHNS » est une **ligne de bus qui doit offrir un niveau de service élevé, permettant aux usagers une bonne fiabilité d'usage.**

Le concept de haut niveau de service « BHNS » vise à rendre les transports collectifs suffisamment attractifs pour encourager le report modal depuis la voiture individuelle.

Cela repose sur une **approche globale combinant le matériel, l'infrastructure, l'exploitation ainsi que l'identité et la communication du service.**

Concrètement, il s'agit d'assurer une fréquence élevée avec un temps d'attente réduit, permettant aux usagers de se déplacer sans contrainte d'horaires. L'amplitude horaire doit être large afin de couvrir l'ensemble des besoins quotidiens, y compris en soirée et pendant les périodes spécifiques comme les vacances scolaires. La vitesse commerciale doit être optimisée pour offrir des temps de trajet compétitifs, tandis que la régularité garantit la fiabilité du service, notamment entre heures de pointe et heures creuses. Enfin, le confort et l'accessibilité pour tous, aussi bien à bord que dans les espaces d'attente, constituent des éléments essentiels pour améliorer l'expérience utilisateur et favoriser l'usage des transports collectifs.

Un tel niveau de service ne se limite pas à capter des usagers existants : il peut également générer de nouveaux déplacements, notamment pour des personnes isolées ou peu mobiles, en leur offrant des opportunités accrues d'accès aux activités, aux services et à la vie sociale.

Pour cela les exigences de niveaux de services des BHNS sont les suivantes :

- Une circulation du bus protégée des aléas du trafic routier, par des voies réservées là où elles sont nécessaires, ainsi que des priorités bus aux carrefours à feux ;
- Une ligne accessible à tous, notamment aux personnes ayant des besoins spécifiques de mobilité ;
- Des horaires plus lisibles et pratiques, c'est-à-dire qui facilitent l'usage des personnes habituées comme des personnes occasionnelles ;
- Une information voyageur complète aux points d'arrêts ;
- Une vente de titre qui facilite l'acte d'achat pour l'usager ;
- Une intermodalité performante avec les autres lignes et modes d'accès aux points d'arrêts (stationnements vélos sécurisés, correspondances bus facilitées...);
- Une identité visuelle spécifique de la ligne qui permet de la percevoir différemment par rapport aux autres lignes du réseau.

C'est l'atteinte, par le concepteur de l'aménagement, de tous ces objectifs de différentes natures qui constituent le cahier des charges exigeant d'un BHNS (l'aménagement, les services, l'intermodalité, l'identité visuelle spécifique et l'exploitation) qui va permettre de faire de la ligne de bus une offre de mobilité performante et fiable d'usage (une ligne avec une offre de service sur laquelle on peut facilement compter pour les différents besoins de mobilité du territoire, facilement utilisable au quotidien sans devoir préparer à l'avance son déplacement).

Pour atteindre le niveau de performance attendu, le BHNS emprunte généralement des voies dédiées, ce qui permet de réduire les interactions avec le trafic local et d'assurer une meilleure régularité du service.

Dans le cadre du projet LOR, le futur BHNS nécessite l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs lorsque les emprises le permettent et sur les sections routières impactées par des congestions récurrentes en haute saison, en particulier entre Briançon et La Salle les Alpes. Et de manière plus globale, le projet LOR sera attentif à une amélioration plus globale des conditions de circulation du bus et des services associés :

- Carrefours mieux organisés, avec priorité donnée aux bus,
- Arrêts plus accessibles,
- Traversées piétonnes sécurisées,
- Espaces d'attente plus confortables,
- Meilleure lisibilité du service.

Le projet a également pour ambitions de garantir la continuité des itinéraires cyclables dans la vallée en créant des aménagements cyclables sécurisés entre les villages afin de favoriser la mobilité du quotidien et de travailler à la qualité urbaine et paysagère des sections traversées.

LES BÉNÉFICES DU PROJET ATTENDUS SUR LE TERRITOIRE

Si la LOR est d'abord un projet de transport collectif, ses effets attendus dépassent la seule amélioration du niveau de services de la ligne 6. L'évaluation socio-économique identifie aussi **des effets positifs pour les usagers de la voiture individuelle au titre de la décongestion**, des effets de sécurité routière, de légers gains liés au bruit et à la pollution pour les riverains, ainsi que des effets d'agglomération liés aux aménagements cyclables. Le bilan par acteur montre ainsi des gains pour les usagers des transports collectifs, pour les usagers de véhicules légers, pour les riverains et pour la puissance publique.

Ces effets doivent toutefois être replacés dans leur juste portée. Les premières études n'indiquent pas que le projet, à lui seul, résoudra toutes les difficultés de circulation de la vallée. Ils montrent plutôt qu'il peut constituer un levier structurant pour rendre les déplacements collectifs plus compétitifs, plus fiables et plus lisibles, à condition qu'il soit articulé avec l'offre de transport, la billettique, les accès piétons, les pôles d'échange et, plus largement, la politique de mobilité du territoire.

LES COÛTS PRÉVISIONNELS DU PROJET

Le coût estimé du projet s'élève à environ 41,2 millions d'euros toutes dépenses confondues. Ce montant, établi à ce stade de l'avant-projet, comprend les études, les acquisitions foncières nécessaires, les inventaires techniques et les diagnostics divers ainsi

que les travaux d'aménagement. Il sera précisé et affiné au fil des études, notamment en fonction des choix d'insertion retenus dans les secteurs les plus contraints et des résultats de la concertation.

LES ENJEUX ET EFFETS

Les analyses conduites portent sur trois grandes dimensions :

- Les effets environnementaux examinent les effets du projet sur les milieux naturels, la biodiversité et le réseau hydraulique, dans un territoire aux sensibilités écologiques marquées ;
- Les effets socio-économiques évaluent les bénéfices attendus pour les usagers, les opérateurs

de transport et la collectivité dans son ensemble, à travers une analyse coûts-avantages menée selon une méthodologie normalisée ;

- Les effets sur l'aménagement du territoire s'intéressent, quant à eux, à la manière dont le projet s'insère dans un espace déjà fortement aménagé, et aux effets sur les accès, les usages et la vie quotidienne des riverains.

LES ENJEUX EN MATIÈRE SOCIO-ÉCONOMIQUES



■ Un projet globalement bénéfique pour la collectivité

Une évaluation socio-économique préliminaire a été conduite pour mesurer l'intérêt collectif du projet et pouvoir prendre des premières orientations, en comparant la situation actuelle à celle qui prévaudrait après réalisation des aménagements. Elle s'appuie sur une méthodologie normalisée, conforme à l'instruction

ministérielle du 16 juin 2014, et intègre les gains de temps, les effets sur la régularité, le report modal, ainsi que les externalités environnementales et les effets sur le cadre de vie. Les résultats de cette évaluation varient selon le scénario envisagé.

■ Des bénéfices attendus pour les usagers, les riverains et le territoire

Les principaux avantages identifiés concernent d'abord les usagers des transports en commun, qui bénéficieraient d'un gain de temps.

La fréquentation de la ligne est estimée en hausse de 37,5 % entre 2024 et 2030, portée à la fois par une meilleure attractivité du service et par un report modal depuis la voiture particulière, lequel représenterait 90 % des nouveaux voyageurs. Ce report se traduit par une réduction du trafic routier sur la RD1091 et dans le centre de Briançon, avec des effets

positifs sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, les infrastructures piétonnes et cyclables prévues dans le cadre du projet génèrent un effet d'agglomération, traduisant l'amélioration du cadre de vie pour les riverains proches du tracé. Il convient toutefois de noter que cette évaluation est préliminaire et présente plusieurs limites : les bénéfices liés à la période olympique, les effets touristiques et une partie du report modal longue distance n'ont pas encore pu être intégrés.

LES ENJEUX EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



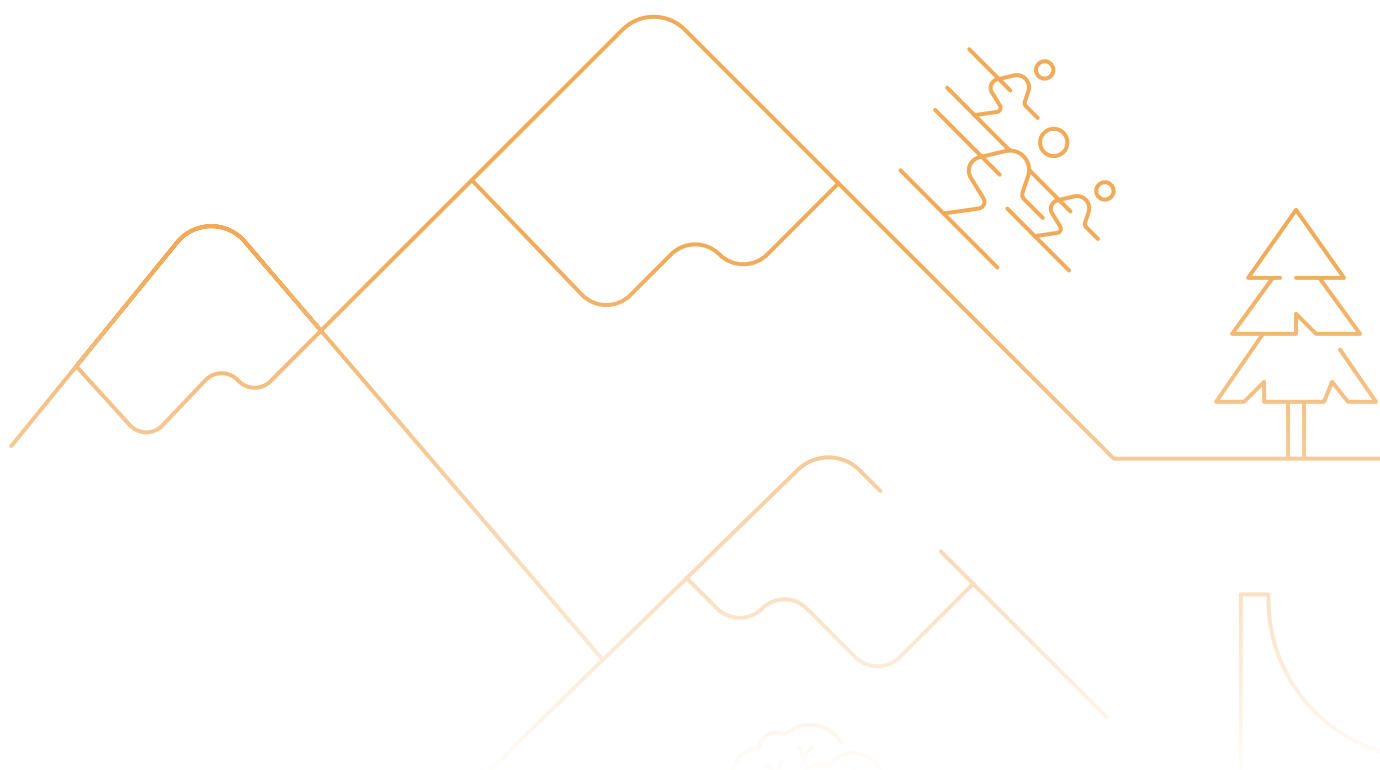
■ L'insertion du projet dans un environnement déjà aménagé

Le projet ne s'inscrit pas sur un espace vierge. L'itinéraire emprunte un corridor déjà fortement aménagé, où coexistent ouvrages de soutènement, ouvrages d'art, dispositifs hydrauliques et sections de voirie recalibrées. Les traversées urbaines y sont souvent resserrées, les abords des cours d'eau contraints, et les usages de l'espace public multiples.

Cette réalité constitue à la fois une contrainte et une opportunité : le projet doit composer avec l'existant, mais peut également s'appuyer sur des infrastructures déjà en place pour limiter les emprises nécessaires et réduire les effets sur les riverains et l'environnement.

■ Les enjeux fonciers

Le projet s'inscrit dans une logique de réduction des effets, en intégrant un principe de sobriété foncière et en limitant les aménagements aux seuls cas où ils apparaissent justifiés et nécessaires. À ce titre, les secteurs susceptibles de faire l'objet d'un élargissement seront réexaminés au cours des études afin de vérifier, de manière systématique, la pertinence de ces interventions au regard de l'ensemble des contraintes identifiées. Le projet retenu fera l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. À ce titre, certaines emprises foncières devront être acquises pour permettre la réalisation des aménagements envisagés. Une attention particulière sera portée sur les exploitations agricoles situées aux abords de la route afin de limiter au maximum les contraintes sur leur activité.



LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



■ La biodiversité

Les études font apparaître plusieurs enjeux écologiques forts sur le tracé : milieux naturels de fond de vallée, espèces patrimoniales animales et végétales, continuités écologiques et corridors de déplacement de la faune. Les eaux superficielles constituent également un enjeu majeur, en lien avec les franchissements de cours d'eau, les risques de ruissellement et les interactions avec les ouvrages existants.

Des mesures intégrées dès l'avant-projet

Conformément à la séquence réglementaire « éviter, réduire, compenser », de nombreuses mesures ont d'ores et déjà été définies :

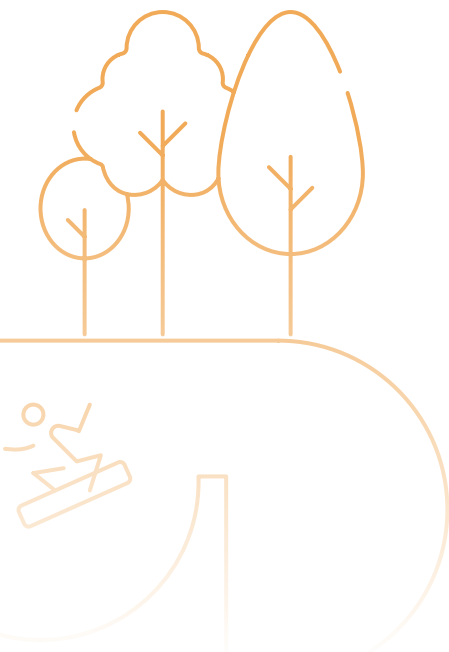
- évitement des pelouses sèches patrimoniales ;
- maintien des éclairages existants dans certains secteurs et absence d'éclairage supplémentaire en zone rurale non éclairée ;
- respect strict des emprises de chantier et balisage des secteurs sensibles ;
- abattage adapté des arbres susceptibles de servir de gîte à la faune ;
- éclairage de chantier limité ;
- pose de nichoirs et gîtes artificiels ;
- lutte contre les espèces exotiques envahissantes ;
- remise en état des emprises temporaires après travaux ;
- dispositifs préventifs contre les risques de pollution.

Cette approche va se poursuivre et s'affiner avec le développement de la conception.

Des effets résiduels limités

Après application de ces mesures, les premières analyses concluent à des effets résiduels estimés entre négligeables à faibles selon les milieux et les espèces concernés.

Des mesures de compensation seront à étudier et mettre en œuvre en conséquence, par exemple sur la restauration de corridors pour les chiroptères, la remise en état de prairies, ou encore le renforcement de haies et de ripisylves.



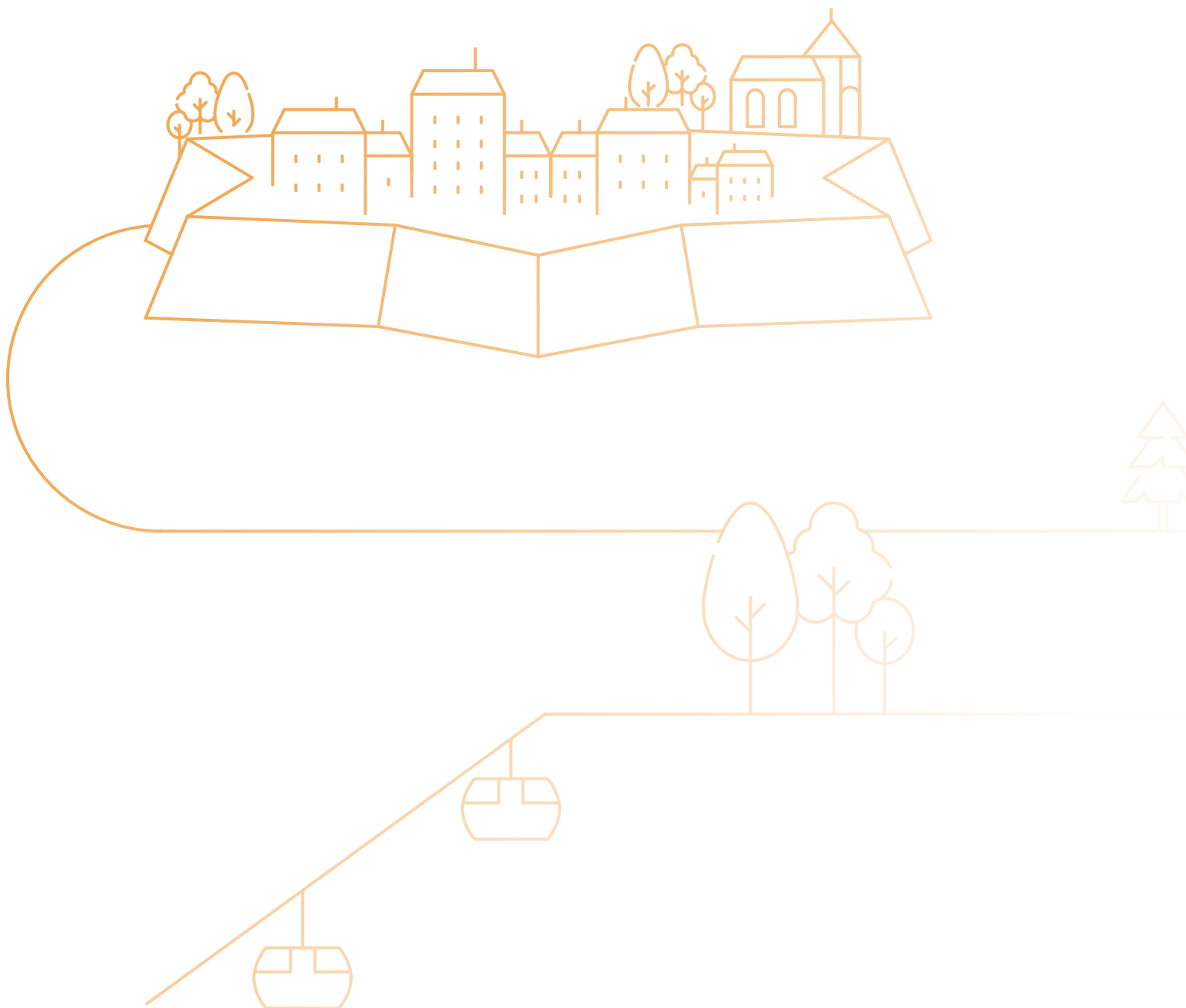
■ Le réseau hydraulique

Le projet longe ou franchit plusieurs cours d'eau et torrents, dont la Guisane et plusieurs affluents classés au titre de la législation sur l'eau. Quatre secteurs concentrent des enjeux hydrauliques particuliers :

- la confluence du Bez et de la Guisane ;
- la confluence du torrent de La Salle avec la Guisane ;
- la traversée du torrent du Villard / Saint-Bernard ;
- la traversée du torrent du Réguiquier.

■ Des exigences techniques et réglementaires à satisfaire

Toute intervention en lit mineur, sur les berges ou à proximité immédiate d'un ouvrage de franchissement devra démontrer sa compatibilité avec le fonctionnement hydraulique des cours d'eau concernés et avec les préconisations du plan de gestion de la Guisane et de ses affluents. Ces contraintes seront intégrées dans les études techniques à venir et feront l'objet des procédures réglementaires correspondantes.



LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Solideo Alpes 2030, Société de livraison des ouvrages olympiques, organise une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme sur le projet de Ligne Olympique Réservee (LOR) entre Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains.

Cette concertation vise à informer le public sur le projet et à recueillir ses observations pendant toute la durée de son élaboration, en amont de la poursuite des études et des procédures applicables.

Dans un contexte où les grands projets sont attendus autant qu'ils peuvent susciter d'interrogations,

la concertation est conçue comme une condition de qualité des projets et non comme une formalité périphérique. Elle doit permettre d'expliquer les objectifs, de rendre les opérations compréhensibles, de recueillir les attentes et les vigilances, d'anticiper les contraintes techniques, foncières ou réglementaires, et de nourrir des décisions plus robustes.

Cette participation s'inscrit dans la durée, avec une logique d'information continue, de dispositifs adaptés aux réalités locales et d'attention particulière portée aux habitants, aux usagers, aux élus, aux associations et aux acteurs économiques.

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

La concertation préalable au titre du code de l'urbanisme permet d'éclairer le projet au moment où ses grands objectifs et ses principes d'aménagement sont identifiés, mais où plusieurs choix doivent encore être précisés. Elle doit notamment aider à mieux apprécier les conditions d'insertion du projet dans les communes traversées, ses effets sur les circulations, les usages locaux, les accès, les cheminements, les arrêts et, plus largement, son articulation avec le fonctionnement quotidien de la vallée. Elle permet aussi d'identifier les points de vigilance environnementaux, techniques ou territoriaux qui doivent être pris en compte dans la poursuite des études.

À ce stade, la concertation n'a pas pour objet de remettre en discussion la nécessité d'améliorer les déplacements collectifs dans la vallée de la Guisane, ni l'ambition de rendre les liaisons plus fiables dans la

perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver d'Alpes 2030 et de leur héritage pour le territoire. En revanche, elle doit permettre de mieux comprendre les attentes du public, d'éclairer les choix encore ouverts, de nourrir la réflexion sur les aménagements envisagés et de renforcer la qualité d'insertion du projet. Elle constitue ainsi un temps utile de dialogue, au service d'un projet plus lisible, plus robuste et mieux adapté aux réalités locales.

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

La démarche de concertation préalable autour de la Ligne Olympique Réservée (LOR) s'appuie sur un dispositif d'information et de participation pensé pour être accessible à tous les publics concernés. Il combine des outils numériques et physiques, des supports d'information et des modalités de contribution, afin d'offrir à chaque habitant, usager ou acteur du territoire la possibilité de s'informer et de s'exprimer sur le projet dans les meilleures conditions.

LES TROIS PILIERS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

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

■ Le dispositif d'information

Du 26 mai au 26 juin 2026, un dispositif de concertation, structuré de différents temps d'échanges est déployé.

Plusieurs supports d'information complémentaires sont déployés pour garantir une diffusion large et accessible des informations relatives au projet, à ses enjeux et à son calendrier. Ces outils sont conçus pour toucher des publics variés, avec des modalités de consultation adaptées à chacun.

■ Le dossier de concertation et le bilan de concertation

Ce dossier de concertation constitue le document central d'information de la démarche. Structuré et pédagogique, il présente de manière complète et accessible l'ensemble des éléments nécessaires pour comprendre le projet et ses enjeux.

Il aborde notamment :

- le diagnostic de mobilité sur les territoires concernés ;
- les objectifs du projet et les besoins auxquels il répond ;
- les variantes étudiées et leurs caractéristiques comparatives ;
- les enjeux environnementaux identifiés.

Ce document est disponible en version numérique sur le site dédié à la concertation, et en version papier lors des réunions publiques. Il est également intégré au kit de communication partenarial mis à disposition des collectivités.

À l'issue de la démarche, un bilan de concertation sera élaboré et rendu public. Il retracera l'ensemble des contributions reçues, les principaux enseignements de la démarche et les suites envisagées par la Solideo Alpes 2030, et sera mis à disposition sur le site dédié à la concertation.

■ Le site internet dédié à la concertation

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

 participationcitoyenne.solideo-2030.com

Ce site constitue le point d'entrée stable et permanent de la concertation. Il permet de :

- consulter le calendrier des événements et des étapes de la concertation ;
- télécharger l'ensemble des documents de concertation ;
- accéder aux supports de présentation utilisés lors des réunions ;
- suivre le déroulé de la démarche en temps réel ;
- déposer une contribution en ligne via le registre numérique.

■ Le flyer d'information

Outil d'information pédagogique, le flyer présente l'ambition de la Solideo Alpes 2030 et le projet ainsi que les modalités de participation à la concertation.

■ L'affiche communicante de la concertation

Présente en mairies, l'affiche incite à la participation avec un QR code pour s'inscrire aux événements. Elles seront présentes en mairies de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains.

L'affiche réglementaire de la concertation

Un dispositif d'affichage réglementaire est déployé dans les communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains.

L'annonce légale dans la presse

Une annonce légale est parue dans les journaux suivants :

- Le Dauphiné Libéré
- TPBM - Semaine Provence



■ Le dispositif d'information auprès des communes

Afin d'assurer une diffusion de l'information au plus près des habitants, un kit de communication est mis à disposition des collectivités concernées : Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains. Ces outils d'information permettent de relayer efficacement la démarche de concertation auprès des riverains en amont et pendant la concertation. Il comprend l'ensemble des outils d'information.



LE DISPOSITIF DE CONTRIBUTION

■ Le registre numérique

Le registre numérique est accessible en continu sur le site dédié à la concertation (participationcitoyenne.solideo-2030.com) pendant toute la durée de la démarche. Il constitue **le point d'accès centralisé pour les contributions en ligne**.

Il permet au public de :

- consulter l'ensemble des documents de concertation mis en ligne ;
- déposer une observation, une question ou une proposition à tout moment, depuis n'importe quel support (ordinateur, tablette, smartphone) ;
- suivre l'avancement de la démarche et les mises à jour de la documentation.

■ Les registres papier en mairies

Des registres papier sont mis à disposition dans les mairies des communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle les Alpes et Le Monétier-les-Bains. Ce dispositif s'adresse aux habitants qui préfèrent ou ne peuvent pas utiliser les outils numériques, et garantit que chaque voix peut être entendue.

Ces registres permettent au public de consulter les principaux éléments du projet et de consigner une contribution directement sur place, dans un espace familier et accessible. Ils complètent le registre numérique en offrant une modalité de participation de proximité, partagée et de plain-pied.

■ Le cahier d'acteur : une contribution argumentée pour les acteurs structurés

Le cahier d'acteur est une modalité de contribution spécifiquement conçue pour les acteurs structurés du territoire : collectivités, associations, acteurs économiques, institutions et organisations professionnelles.

Il leur offre la possibilité de formaliser une position argumentée sur le projet, en présentant leurs analyses, leurs attentes, leurs points de vigilance ou leurs propositions dans un cadre structuré et lisible. Le cahier d'acteur est ainsi un outil de dialogue constructif entre la maîtrise d'ouvrage et les parties prenantes organisées du territoire.

MODALITÉS PRATIQUES

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

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





Solideo Alpes 2030
| Société de livraison |
des ouvrages olympiques

Site
Briançonnais



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