



## Lettre d'information n° 33 Mai 2019

# Compléments

**Association loi 1901 créée en 1994 et enregistrée sous le n° W051000655**

Siège social : 9 rue du Tournon - Le Bez - 05240 LA SALLE LES ALPES – SIREN : 844 457 655

Site Internet : <http://guisane-ouverte.fr> e-mail : [contact@guisane-ouverte.fr](mailto:contact@guisane-ouverte.fr)

## Note sur le projet de Via Guisane

Depuis 2013 le SIVM porte un projet de circulation douce entre Briançon et Le Casset ; tout d'abord un projet de Voie Verte a été, en 2014, le sujet d'une enquête publique qui a fait l'objet de nombreuses observations, en général défavorables qui ont conduit le préfet à ne pas signer l'arrêté préfectoral d'utilité publique.

Les élus concernés ont alors annoncé l'abandon du projet ; la presse en a largement fait état à l'époque. Or en 2018 le SIVM, dont plusieurs membres ont été remplacés entre temps, décide de reprendre ce projet de circulation douce avec le souci affiché d'une meilleure concertation.

Ce nouveau projet suscite un certain nombre de remarques, la principale étant que les objectifs ne sont pas encore clarifiés alors qu'on en est déjà à l'analyse du contenu ; dans une première partie sont exposées celles liées au contexte général et dans une deuxième partie celles soulevées par la description fournie dans la documentation disponible en prenant en compte ce qui a été dit au cours des réunions de concertation de Chantemerle (le 7 février 2019), de Villeneuve (le 15 mars 2019) et de Briançon (le 4 avril 2019)

## Contexte général

### S'interroger sur la pertinence d'un investissement de 5 à 7 M€ ?

Dans la situation délicate où se trouve la station, un investissement de ce montant est-il pertinent ? On se doit de le comparer à d'autres investissements dont l'intérêt est plus criant et l'urgence plus évidente ? Car à la différence d'un golf ou d'un plan d'eau, Via Guisane ne générera aucune recette directe.

C'est donc un investissement dont les objectifs ne sont pas encore définis clairement et qui sera totalement financé par les ressources fiscales du SIVM ou par des financements communaux. Même si le niveau d'endettement des communes est aujourd'hui acceptable, le projet de Via Guisane l'alourdira ce qui risque de compromettre la réalisation d'autres investissements indispensables à l'évolution de la station vers une désaisonnalisation souhaitée par tous.

### Cohérence du choix de Via Guisane par rapport aux campagnes "Terre de Vélo" de l'Office de Tourisme.

La vallée de la Guisane et Serre Chevalier ont une situation remarquable pour les cyclistes désirant "faire les cols" ; la demande de séjours spécialisés dans ce domaine explose et il s'agit en général d'une clientèle aisée particulièrement intéressante pour la station. Or aucune amélioration n'est faite pour les accueillir correctement et en particulier pour leur éviter d'emprunter la départementale au milieu d'une circulation estivale souvent dense.

Le besoin d'une vraie piste cyclable, dans la vallée de la Guisane, voisine de la départementale se fait ressentir de plus en plus fortement du fait qu'elle permettrait aussi le développement de l'utilisation du vélo pour

les déplacements domicile – travail et pour y accueillir tous les nouveaux véhicules motorisés interdits sur les routes (gyropodes, trottinettes électriques...) voici un investissement d'avenir !

Même si cette piste cyclable est parfaitement complémentaire de la Via Guisane, sa réalisation semble prioritaire et surtout cohérente avec les efforts faits en vue de faire séjourner dans la station de nouvelles clientèles.

### **Des comparaisons inappropriées**

Dans les diverses présentations et débats il a été trop souvent évoqué diverses infrastructures qui paraissent similaires mais qui ne le sont pas, conduisant parfois à des affirmations inexactes car elles ne tiennent pas compte du climat ou de la topographie qui les distinguent du Briançonnais :

- La Voie verte Aime - Bourg St Maurice (12 km) bien tracée et remarquablement revêtue ne doit son existence qu'à l'interdiction absolue des vélos sur la RN90 entre ces deux agglomérations...Du reste, elle a été créée et financée lors des aménagements de cette route nationale.

- Annecy - Ugine (36 km) utilise l'emprise de l'ancienne voie ferrée <sup>1</sup> (d'ailleurs toujours propriété de SNCF Réseau), revêtue d'enrobé et se situe à proximité des rives du lac d'Annecy donc sans aucune déclivité, avec un climat bien plus doux que celui du Briançonnais.

- La Via Rhôna est un projet de véloroute de 306 km, en cours de réalisation, sur les rives du Rhône ; ses caractéristiques n'ont rien de comparable avec le projet dans la vallée de la Guisane (climat, pentes, objectifs...). Son coût est estimé à 100 000 € le km. Il en est de même pour la véloroute des bords de Loire ou celles du littoral en Bretagne...

### **De nombreux chemins existent déjà dans la vallée,**

Ils constituent un patrimoine intéressant qui, tout comme celui des canaux, mérite d'être entretenu, signalé, valorisé et par endroit amélioré, tel l'itinéraire Briançon - Champ de Mars, chemin des Fontaines, Bois de l'Ours, La Villette, Villar Laté, Les Pananches – La Salle. Le projet de Via Guisane doit s'intégrer dans ce réseau.

C'est tout ce réseau qui doit bénéficier d'améliorations ponctuelles et si possible d'une signalétique identique à celle de la voie projetée. Le nombre et la diversité de ces chemins est incontestablement un atout majeur pour les promeneurs, il est contreproductif de concentrer tous les utilisateurs sur un même itinéraire.

D'anciennes routes (dont celle du Lauzet au Lautaret ou celle du Galibier) doivent aussi être mises en valeur pour être plus utilisées par les promeneurs et donc maintenues en bon état en raison de leur forte attractivité estivale...

## **Les objectifs sont à préciser :**

Il semble que les objectifs poursuivis et les raisons même de la création de cette infrastructure n'aient pas été suffisamment précisés avant d'avancer dans les caractéristiques et les considérations techniques. Cela conduit à poser les questions suivantes :

### **Via Guisane : Pour qui ?**

Des objectifs annoncés sont incompatibles : trajet domicile travail, promenade piétons, poussettes, rollers et liaisons vélo ? Cette situation doit conduire à séparer ces flux chaque fois que possible. Le projet de Via Guisane doit aussi se positionner clairement en complément de celui d'une piste cyclable longeant la RD 1091.

### **Quelle saison ? Eté – hiver ?**

L'usage hivernal pour des piétons a été évoqué et constitue une bonne idée bien que le tracé proposé soit particulièrement exposé au froid. Ce choix exclut l'usage de la Via Guisane comme piste de ski de fond car un tel usage nécessiterait probablement une plateforme plus large permettant la circulation des engins utilisés pour l'entretien de la piste. Certes l'usage hivernal, piétons ou ski de fond, peut aussi être différent suivant les sections, mais toute artificialisation du sol fera fondre la neige plus rapidement en surface

---

<sup>1</sup> Voie ferrée dont le rétablissement est demandé par certains élus d'Annecy

## **Quel revêtement ?**

Il doit être cohérence avec les objectifs poursuivis : pour la promenade piétons et poussettes un sol non artificialisé ou dans certains passages un revêtement de terre compactée peuvent suffire mais cela exclut les rollers et ne peut satisfaire les déplacements en vélo de route ni les VTT qui cherchent le tout terrain. Pour des questions d'entretien, les chevaux devraient y être évités, c'est encore plus flagrant sur une piste damée. La nature du revêtement devrait aussi varier suivant les sections qui n'auront pas les mêmes utilisateurs.

A noter que la section comprise entre la place de l'Aravet et le Pontillas, sur la commune de La Salle, peut être tracée en totalité sur des trottoirs ou des voies déjà revêtues d'enrobés.

Dans les zones naturelles en revanche, le paysage doit être préservé et l'artificialisation limitée à quelques passages problématiques, par exemple dans les passages sujets à la boue (citons l'exemple de l'équipement du début du sentier des crevasses après le col du Lautaret.).

## **Utilisation prioritaire des chemins et cheminements existants**

Le projet présenté et les quelques variantes proposées n'empruntent que rarement les chemins existants, au point de se demander si les auteurs du projet les connaissent...

L'usage de routes ou chemins peu utilisées doit permettre de limiter la consommation d'espace, de réduire le coût de réalisation de certaines sections (chemin des Moules, sur la commune de St Chaffrey ; chemin entre le CCAS et la chapelle St Roch sur celle du Monétier-les-Bains) et de diminuer sensiblement les acquisitions foncières.

Chaque fois que possible, la Via Guisane doit être tracée à proximité d'une voie utilisable par des véhicules à moteur car cette proximité permet d'enlever à la voie projetée la circulation des engins agricoles, des quads ou des motos et d'autre part cette proximité facilitera les opérations d'entretien de la nouvelle voie. Cette proximité permet aussi d'étaler les investissements en utilisant provisoirement la voirie existante.

## **Réglementer l'usage est illusoire :**

Il est trop facile de dire que l'on édictera, le moment venu, une réglementation spécifique à la Via Guisane au moyen d'arrêtés municipaux. Encore faudra-t-il d'une part que cette réglementation soit juridiquement solide et conforme à la légalité et d'autre part qu'elle puisse être respectée. Ainsi le statut de simple "voie commune" interdite à tout véhicule à moteur semble souhaitable évitant ainsi une réglementation sans doute peu efficace et certainement mal perçue des touristes qui en auraient connaissance. Cette réglementation minimale n'empêche pas une signalétique adaptée indiquant les dangers et diverses recommandations à certains points singuliers.

## **Itinéraire proposé**

Une fois les objectifs éclaircis et les utilisateurs définis, le tracé ébauché ci-dessous prend en compte, sans oublier les autres cheminements existants, les considérations déjà explicités ci-dessus.

**De Briançon (BRICORAMA) au Pont Carle** sur la commune de St Chaffrey, le tracé en grande partie sur la piste réalisée lors de la création du collecteur des eaux usées de la vallée ne pose pas de problème mise à part la pente de certaines zones.

**Du Pont Carle à Chantemerle**, l'utilisation du "chemin des Moules" semble pertinent même dans la partie utilisée par des voitures pour la desserte de l'Outre car sur cette partie la plateforme est en général large rendant possible une séparation des trafics véhicules et circulations douces. La traversée de Chantemerle se fait sur les voies existantes jusqu'au Parc du Colombier.

**De Chantemerle à Villeneuve** : du parc du Colombier au Moulin Baron, l'utilisation du chemin existant en bord de rivière s'impose naturellement. Du Moulin Baron à la place de l'Aravet, une section est à aménager complètement, à la place du chemin existant, jusqu'à la route de Goudissard, afin de parvenir à une pente acceptable pour l'ensemble des usagers.

**Villeneuve** : de la place de l'Aravet jusqu'au Pontillas la variante proposée utilisant le large espace entre les immeubles puis les trottoirs existants au niveau du Centre Commercial de Prélong doit être retenue car elle améliorera la liaison entre les commerces de la place de l'Aravet et ceux de Prélong d'une part et en raison de la

desserte qu'elle assure aux commerces et divers services publics présents dans ce secteur (Office de Tourisme, piscine, patinoire, aire de jeux, baignade biotope, plan d'eau et télécabine du Pontillas).

**De Villeneuve (Pontillas) aux Guibertès** : Jusqu'au poste de transformation électrique, un tracé empruntant la digue actuelle ou ses abords immédiats est souhaitable pour les raisons indiquées plus haut et pour éviter les circulations dans les prés. Ensuite, jusqu'aux Guibertès la voie doit soit, utiliser le chemin existant, soit parcourir un tracé nouveau plus proche de la rivière qui longerait le golf s'il est réalisé.

**Le tracé des Guibertès jusqu'à Pré Chabert** est à choisir entre deux solutions dont les avantages et inconvénients semblent équivalents. Cependant le passage par le haut des Guibertès en bordure de la route existante, est certainement plus agréable que le bord de la Guisane et plus conforme à ce qui est dit plus haut.

**De Pré Chabert au Casset** : Jusqu'à la chapelle St Roch, l'utilisation des voies existantes ne doit pas poser de problème ; au-delà la voie doit suivre le cheminement actuellement utilisé sans revêtement particulier sauf dans certaines zones habituellement humides et dégradées. La maîtrise du foncier est indispensable.

Ensuite, continuer jusqu'au Lautaret ainsi que le stipule le projet de PLU du Monétier est une bonne idée, toujours sans créer de nouveau chemin ni piste, mais plus l'éloignement est important, plus les utilisateurs et les besoins à satisfaire seront différents, il faut donc séparer en différents tronçons le projet global.

## Conclusion

Ainsi la création d'un itinéraire continu et signalisé dans la vallée, utilisant prioritairement les voies et chemins existants, pourrait être acceptable à condition d'en définir clairement les utilisateurs et de prévenir les conflits potentiels.

La question du revêtement est fondamentale : il faut éviter l'artificialisation des zones naturelles, sauf nécessité sur de brèves sections. Il y a d'autres itinéraires possibles pour les véhicules pourvus de roues, on peut les améliorer et les diversifier par certains aménagements mineurs et une signalisation. La création de pistes cyclables doit être considérée comme un complément indispensable.

Le développement rapide de l'utilisation des véhicules électriques dont la vitesse sera accentuée par la forte déclivité et par un revêtement plus lisse qu'actuellement, s'il y a lieu, nécessite de les séparer des piétons.

Toutefois un investissement de 5 à 7 M€ pour un seul itinéraire semble démesuré par rapport au coût d'un programme d'entretien, de signalétique, de balisage et d'aménagements ponctuels de l'ensemble de principaux itinéraires existants dans la vallée, programme qui pourrait être réalisé pour seulement 1 à 2 M€. Un tel programme aurait certainement un impact plus fort pour les promeneurs touristes ou locaux que la seule Via Guisane.

Le coût probable de l'opération Via Guisane tel qu'il ressort des dossiers est beaucoup trop élevé, cet équipement risque d'évincer d'autres projets plus utiles ou directement productifs.

Enfin, il est clair que l'investissement dans une piste cyclable dans la vallée de la Guisane est souhaitable car plus pertinent sur les plans de l'environnement et de la sécurité que la Via Guisane.

31 mars 2019

00000

## Quel plan climat pour les Alpes ?

**En 2050, le massif central de l'Europe vise la neutralité carbone, dans les pas du traité de Paris. Un objectif accessible fixé jeudi par les ministres de l'Environnement à Innsbruck (Autriche). Il y a urgence.**

Dix couloirs de neige débouchent aux portes de la ville. C'est comme si les hauteurs du quartier Saint-Laurent à Grenoble étaient menacées par l'épée de Damoclès nivologique. Innsbruck, ville olympique, autre capitale des Alpes, 120 000 habitants a aussi son maire écolo. Mais perchée à 500m d'altitude, la capitale du Tyrol doit gérer des phénomènes avalancheux d'ampleur, sur les flancs de la Nordkette, la chaîne qui culmine à 2 400 m

d'altitude, truffés de râteliers en son faite, équipés de digues à ses pieds. En janvier, on n'avait pas vu depuis 20 ans et le sinistre hiver 1999, l'avalanche de poudreuse traverser avec autant de vigueur le site d'Arzler Alm, dont le hameau et les sentiers sont fréquentés des promeneurs et vététistes en ce printemps. Certaines maisons ont dû être évacuées. Gare aux idées reçues. La baisse d'enneigement et le réchauffement n'ont pas limité le risque avalancheux au contraire.

En Suisse cet hiver des infrastructures ont été touchées et en France, la saison 2017-2018 a connu un enneigement record à haute altitude. Selon l'institut Irstea qui tient à jour l'enquête permanente sur les avalanches depuis un siècle, l'an dernier avec 3097 phénomènes entre Alpes et Pyrénées, on a atteint les maxima historiques. Surtout les nivologues observent un nouveau type de coulées qui ont les caractéristiques de celles de printemps, provoquées par la fonte, mais au cœur de l'hiver qui voit la pluie remonter très haut. Avec des trajectoires imprévisibles.

La province du Tyrol recense 2600 couloirs d'avalanches avec des enjeux humains (le double de la France) et consacre 40M€ à la protection contre les risques naturels. Mais pour Walter Gebhard, en charge des risques naturels sur la province pour le ministère autrichien de l'Environnement, le phénomène des laves torrentielles est celui qui se manifeste davantage avec le réchauffement, « avec des crues soudaines et des épisodes de pluie intenses ».

Avec des nuances, d'est en ouest, toutes les régions alpines subissent des scénarios extrêmes comparables.

Cette semaine, lors de la quinzième conférence qui a vu la France prendre la présidence de la Convention alpine (lire ci-dessous), le rapport dressé sur l'état des Alpes et la gouvernance des risques naturels est édifiant. Brigitte Bienassis, maire de Saint-Pierre d'Entremont (Savoie) depuis onze ans, est passée d'un extrême à l'autre en 2018. « On a eu une crue trentennale en plein hiver avec la pluie sur la neige et la même année notre source d'eau principale s'est tarie en fin d'été. » La raréfaction de la ressource préoccupe l'élue qui doit régulièrement fermer les 17 bassins publics et réguler la consommation en périodes de sécheresse.

Comme le dit l'ambassadeur Markus Reiterer, secrétaire général de la convention alpine, « il y a une injustice dans le changement climatique. Il frappe ceux qui y ont le moins contribué. Les jeunes paient les conséquences des anciens ». Et les régions alpines, au patrimoine naturel exceptionnel, sont les plus impactées par un réchauffement entretenu par les zones à forte densité, avec un accroissement des températures presque deux fois plus important que dans les régions environnantes. « Les États de la convention alpine sont conscients que les activités au sein de l'espace alpin, entre autres à travers les émissions de transports, des bâtiments et du tourisme contribuent au changement climatique et considèrent que les utilisations des ressources alpines, en constante augmentation et souvent incompatibles entre elles, menacent de plus en plus les Alpes en tant qu'espace vie. » Voilà ce que dit en substance le texte de la déclaration d'Innsbruck, que les ministres de l'Environnement concernés ont adopté, engageant l'arc alpin dans les termes de l'Accord de Paris.

En 2050, les Alpes doivent être climatiquement neutres. « Loin d'être un challenge insurmontable, vu le potentiel hydroélectrique » selon Eric Fournier, membre de la délégation et vice-président de la Région Auvergne Rhône Alpes en charge de l'Environnement. L'élue se félicite que Brune Poirson, la secrétaire d'État à la Transition écologique ait fixé la qualité de l'air comme axe prioritaire alors que la France prend pour deux ans la présidence de la Convention alpine et devra définir un plan d'action.

À ce jour, sa région dans sa globalité est à 19 % d'énergie renouvelable « donc forcément plus pour la zone alpine », alors que la France n'est qu'à 16 %. L'arc alpin comptera aussi sur les projets pharaoniques ferroviaires pour décarboner son air. On parle beaucoup du Lyon-Turin, chez nous, mais à Innsbruck, au centre des échanges européens, où le trafic est saturé on compte beaucoup sur le tunnel du Brenner, ce col frontalier avec l'Italie où 2,5 millions de poids lourds sont passés en 2018, « situation intolérable » selon le gouverneur du Tyrol.

Plus que jamais l'avenir des Alpes se conjugue à l'échelle transfrontalière mais aussi en rapprochant les décideurs des populations locales et des associations. Ainsi WWF, l'ONG référente en matière de biodiversité contribue au programme « Vivre l'Inn en sécurité ». Il a consisté à élargir cet affluent du Danube qui traverse trois pays et a donné son nom à la capitale du Tyrol pour prévenir les inondations alors que l'urbanisme et l'industrie ont colonisé ses rives. Tout en divisant par 10 le nombre d'espèces.

00000

# Projet d'aménagement du fort des Têtes

La mairie vient de communiquer son rapport de présentation qui sera soumis à une enquête publique. Le dossier est maintenant complet. Le projet ficelé. Il est détaillé dans un rapport de 80 pages qui sera soumis à l'appréciation du grand public entre le 27 mai et le 27 juin. Mais que comporte ce document de présentation rédigé par la Ville de Briançon ? Reconversion du fort des Têtes, construction de parkings souterrains, réalisation d'un téléphérique... ce colossal chantier porté l'investisseur privé Next Financial Partners va-t-il être reconnu d'utilité publique ? Quel avenir pour ce site classé Monument historique depuis 1989 et inscrit au Patrimoine de l'Humanité par l'Unesco en 2008 ? Que restera-t-il de l'héritage de Vauban auquel les Briançonnais sont si attachés ? On a lu le rapport pour vous ; en voici les points essentiels à retenir.

## • Quelles activités sont envisagées au fort des Têtes ?

Ce que dit le rapport de la mairie : "La société Next Financial Partners souhaite restaurer le fort des Têtes, en particulier le haut-fort, aujourd'hui désaffecté, avec un projet global de reconversion et d'exploitation du site à vocation majoritairement touristique. Les activités envisagées sur le site sont les suivantes : un hôtel haut de gamme d'environ 100 chambres et suites ; deux restaurants (dont un gastronomique) ; un espace spa et bien-être ; des piscines, un centre de congrès ; des commerces ; des bureaux ; des logements. Le choix du site, fortement anthropisé, a l'intérêt ne pas consommer d'espace naturel et agricole."

## • Quelles sont les conditions de la vente ?

Ce que dit le rapport de la mairie : "Le fort des Têtes appartient à l'État (ministère de la Défense). Il est en cours de cession à la commune pour 1 euro symbolique conformément au Contrat de redynamisation des sites défense [compensation liée à la fermeture du centre nationale d'aguerrissement en montagne en 2009, NDLR.]. La commune s'est engagée à rétrocéder le fort des Têtes au porteur du projet [Next Financial Partners] pour un montant d'1,8 millions d'euros. Le montant de cette rétrocession permettra à la commune d'engager des travaux de viabilisation du site et la voie d'accès."

## • Quelle valorisation du site ?

Ce que dit le rapport de la mairie : "L'État a déjà investi 4,3 millions d'euros en travaux de restauration. Selon une étude de 2007, le coût du sauvetage du fort est estimé à 34 millions d'euros. Le fort montre aujourd'hui des signes de dégradations alarmants : les maçonneries et les roches s'effritent, les parements se déforment, les toitures menacent de s'écrouler. Si bien que le fort des Têtes a été reconnu en 2013 comme l'un des sept sites les plus menacés en Europe. Le projet de Next Financial Partners assurera la protection, la conservation et la restauration de ce site qui constitue également un enjeu important pour la politique d'offre touristique culturelle. Le projet de l'investisseur privé garantit l'accès du site au public et la continuité des visites du patrimoine. Il est estimé que la réhabilitation du fort permettra d'attirer 50 000 visiteurs dès 2021 (dont près de 50 % d'étrangers) et près de 100 000 visiteurs à partir de 2022. Le projet est soutenu par le ministère de la Culture, le ministère de la Défense, l'Architecte des Bâtiments de France et le Réseau Vauban."

## • Quel est l'investissement de Next Financial Partners ?

Ce que dit le rapport de la mairie : "Le site ne produit actuellement aucune recette et ses charges d'entretien coûtent plus de 700 000 euros par an à l'État. Next Financial Partners s'appuie sur des investissements privés pour composer une maquette financière d'environ 70 millions d'euros pour lancer le projet ; puis entre 500 000 euros et 1 million d'euros par an pendant 17 ans au minimum. Le modèle économique envisagé par le porteur du projet repose sur des outils de défiscalisation liés au régime des Monuments historiques : il s'agit d'un placement immobilier incitatif pour permettre une opération de sauvegarde du patrimoine. Le programme de travaux repose donc sur un financement privé ; aucun financement public direct ne sera sollicité."

## • Quels sont les travaux programmés ?

Ce que dit le rapport de la mairie : "Les fortifications bastionnées directement liées au programme de réutilisation seront restaurées en priorité (façades et toitures) : le fort haut, le fort intermédiaire, la demi-lune de la porte royale. Les bâtiments sans caractère patrimonial seront démolis : bâtiment 11 des anciens garages, appentis sud du bâtiment 3, appentis ouest du bâtiment 5. Seule la partie haute du fort, à vocation commerciale, sera prolongée de

20 % d'extensions contemporaines. Le projet prévoit la reconstitution des jardins historiques pour la mise en valeur des plantes locales.”

• **Quel impact pour l'environnement ?**

Ce que dit le rapport de la mairie : “Comble, cave et galerie souterraine du fort accueillent une faune rupestre et cavernicole. Selon un inventaire réalisé par le cabinet d'études Naturalia et Bardinal Consultant, la présence de chauve-souris a été mise en évidence dans cinq bâtiments. Mais aucun tas important de guano indiquant la présence d'une importante colonie n'a été observé. Les observations ont également permis de mettre en évidence la présence du rougequeue noir dont les nids sont très importants et de l'hirondelle de rochers. Les enjeux liés à la biodiversité sont existants mais modérés. La pose de nichoirs de substitution est prévue. La liaison par câble pourrait être confrontée à des enjeux plus sensibles en raison de la présence du hibou grand-duc dans les gorges de la Durance, sous le fort (risque de percussions sur les câbles). Une collaboration avec les spécialistes de la Ligue de protection des oiseaux (sic, LPO) est engagée. Aucune espèce végétale protégée n'a été observée.”

• **Quelles retombées pour le Briançonnais ?**

Ce que dit le rapport de la mairie : “Le pôle d'activités prévoit la création de 145 emplois directs qui s'adresseront directement aux Briançonnais et aux habitants de la vallée. Par ailleurs, le chantier emploiera près de 1 000 intervenants issus d'entreprises spécialisées. Le fort deviendra ensuite un nouveau lieu de vie à destination des Briançonnais. Il sera accessible à tous à pied, en voiture ou par liaison câblée.”

• **Quelle desserte ?**

Ce que dit le rapport de la mairie : “Le champ de tir du fort des Têtes sera l'emplacement d'un parking enterré d'environ 150 places avec des tarifs spéciaux proposés aux résidents. Ce parking financé par l'investisseur privé sera construit sous dalle et sera implanté dans l'entaille de la montagne réalisée par les militaires. La dalle supérieure sera ensuite recouverte de terre végétale et plantée de prairie. Depuis ce parking de stationnement obligatoire, la desserte du fort des Têtes sera assurée par des voiturettes électriques, par des voitures à cheval et par des traîneaux en hiver. D'ailleurs le pas de tir et le magasin du fort intérieur serviront d'écuries. Aussi, la société Next souhaite réaliser une liaison câblée entre le Champ de Mars et le fort intermédiaire pour permettre un accès rapide depuis la cité Vauban. Cette liaison de 700 m de long franchit 200 mètres de déclivité et comportera deux câbles et deux cabines d'une capacité de 15 personnes chacune. Le projet est conçu sans poteau intermédiaire ; les câbles seront portés par des pylônes ajourés situés à l'extrémité du champ de Mars et en arrivée dans le fort. La construction, la gestion et la maintenance seront privées. Des tarifs préférentiels pour les Briançonnais seront proposés.”

• **Que va payer la commune ?**

Ce que dit le rapport de la mairie : “La collectivité réalisera des travaux de viabilisation, de confortement et de réfection de la voie d'accès depuis la route départementale vers le fort des Têtes.”

• **Quelle transformation au Champ de Mars ?**

Ce que dit le rapport de la mairie : “ Un parking semi-enterré porté par un investisseur privé proposera environ 50 places de stationnement dans la continuité du parking public du Champ de Mars. En lieu et place de l'actuel boulodrome couvert, un bâtiment accueillera la gare de départ de la liaison câblée. Le boulodrome communal couvert sera reconstruit de façon semi-enterrée, et la toiture-terrasse accueillera un terrain de boule extérieur. Le porteur de projet aura à sa charge, la démolition du boulodrome existant, la reconstruction du boulodrome couvert et terrains extérieurs.”

• **Quelle fréquentation est prévue ?**

C'est 80 000 le nombre de visiteurs espérés chaque année à partir de 2022 au fort des Têtes. « Il est estimé que la réhabilitation du fort permettra d'attirer 50 000 visiteurs dès 2021 (dont près de 50 % d'étrangers) », précise également le rapport.

**00000**