

Département de Savoie
Commune de Les Belleville
Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville
(SEVABEL)



Les Ménuires

TELECABINE DU MONT DE LA CHAMBRE 1 & 2

Pièce n° a

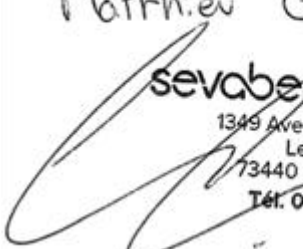
MEMOIRE DESCRIPTIF DE L'INSTALLATION

- ✦ Mémoire descriptif de l'installation N° MEMO/DAET/TC-222.2391
- ✦ Tableau d'organisation de la Maîtrise d'œuvre N° TABMO/DAET/TC-222.2391

Le Maître d'Ouvrage

Présenté par :
O. BLANDON
Représentant, Le Maître d'Œuvre DCSA

Meylan, octobre 2025

Mathieu GOUTTEFARDE

sevabel SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE
LA VALLÉE DES BELLEVILLE
1349 Avenue de la Croisette
Les Ménuires
73440 LES BELLEVILLE
Tél. 04 79 00 62 75

DCSA
ingénieur conseil
43 bd des Alpes - 38240 MEYLAN
Tél. 04 76 90 74 12 - Télécopie 04 76 90 36 35
E-mail : dcsa@dcsa.fr
S.A.S. au Capital de 120 000 €
Siret : 071 503 130 00040 - Code APE 7112 B

MEMOIRE DESCRIPTIF

I. OBJECTIFS DE L'OPERATION

a. Situation macrographique

Le domaine skiable des Menuires – Saint-Martin-de-Belleville auquel est rattaché le projet de construction de la télécabine double du Mont de la Chambre est situé sur la commune de Les Belleville, située dans le massif de la Vanoise, au cœur du département de la Savoie (73) et s'étend de 1400 à 2850 mètres d'altitude.

Il est situé dans le domaine des 3 Vallées, l'une des destinations de sports d'hiver les plus prisées au monde, avec un réseau de remontées mécaniques performant reliant Val-Thorens, Orelle, Méribel et Courchevel.

La station attire une clientèle variée, des familles aux skieurs expérimentés, grâce à un large choix de pistes et d'activités.

Elle est implantée sur 2 versants :

- Le massif de la Masse, orienté plein nord, qui offre un ski de grande qualité, avec un enneigement naturel préservé. Ce massif a été équipé en 2021 d'une télécabine 10 places neuve et rapide, reliant le fond de vallée au sommet de la Masse.
- Le versant ouest, avec la majorité des remontées mécaniques et pistes ainsi que les liaisons 3 Vallées.

Le projet consiste à remplacer les 2 télésièges débrayables, formant l'axe Doron - Mont de la Chambre, par 2 télécabines avec une gare intermédiaire au niveau de l'arrivée du TSD Doron / départ du TSD Mont de la Chambre.

La restructuration de la chaîne d'accès au sommet du Mont de la Chambre, point culminant du domaine skiable des Menuires à 2 850 m d'altitude, représente un projet majeur pour la destination. Véritable colonne vertébrale du domaine, elle assure la desserte de pistes variées et de qualité en altitude, tout en garantissant l'accès au point de bascule des 3 Vallées vers Méribel et Val Thorens.

b. Remontées mécaniques actuelles

Aujourd'hui, cette chaîne repose sur deux télésièges :

- Le télésiège débrayable du Doron (TSD 4 places, 2660p/h, 5m/s, 10 pylônes, 99 sièges),
- Le télésiège débrayable à bulles du Mont de la Chambre (TSD 6 places, 2400p/h, 5m/s, 25 pylônes, 110 sièges à bulles, garage en gare amont).

Le TSD4 Doron, mis en service en 1998, était sous-dimensionné dès son origine. Malgré l'ajout d'un double contour en 2001 pour porter son débit à 2 660 personnes/heure, il reste saturé aux heures de pointe. Sa fiabilité est incertaine, notamment en raison de la technologie ancienne du double embarquement, difficile à maintenir. De plus, cet appareil dessert plusieurs pistes faciles, fréquentées par de nombreux groupes de débutants et d'enfants, pour lesquels le télésiège s'avère moins adapté qu'une télécabine pour les phases d'embarquement et de débarquement. Le cadencement des véhicules en ligne serré est imposé par le double embarquement et il réduit le temps de débarquement en gare amont, générant de nombreux arrêts. Sa ligne implantée perpendiculairement à la vallée des Belleville est exposée les jours de vents de fond de vallée et sa tenue au vent est limitée imposant parfois une fermeture prématurée de cet appareil.

Le TSD6 Mont de la Chambre, construit en 2001, est l'appareil le plus fréquenté du domaine des Menuires et figure parmi les plus sollicités des 3 Vallées avec plus de 1 100 000 passages en moyenne par saison d'hiver. Malgré ses sièges 6 places et sa technologie débrayable, son débit plafonne à 2 400 personnes/heure en raison de sa longueur (2 300 m) et de son dénivelé (770m) limitant drastiquement le nombre de véhicule en ligne avec les technologies disponibles lors de son installation. Son garage, hérité d'une ancienne télécabine des années 70, est vétuste et affecté par les cycles de fonte du permafrost, compliquant son exploitation et sa maintenance. Situé en gare amont à 2850 mètres d'altitude, ce garage au très fort impact paysager impose également des contraintes avec des temps et difficultés d'accès tout au long de l'année suivant les conditions météorologiques.

Les sièges, première génération avec bulles pour le constructeur français, sont complexes à entretenir et sensibles au vent, entraînant des fermetures fréquentes et des difficultés de rapatriement des clients. Enfin, son taux de disponibilité hors météo n'est que de 96,5 %, le plus faible des Menuires, contre près de 99 % en moyenne pour les 29 autres appareils du domaine en raison de pannes diverses sur différentes pièces structurantes de cet appareil.

Ces deux télésièges, bien que débrayables, sont devenus des maillons faibles pour la chaîne stratégique de la destination.

c. Les objectifs du projet

Face à ce constat, la SEVABEL a lancé dès 2020 une analyse fine des flux, basée sur les passages aux bornes de contrôle, afin de comprendre les attentes et comportements des usagers. Après plusieurs esquisses et une dizaine de scénarios, quatre options ont été retenues, chacune avec ses avantages et inconvénients présentées dans le tableau de synthèse ci-dessous :

Appareil actuel	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
TSD4 Doron	TSD6 Doron	TC10 Doron	TSD6 Doron	TC10 Doron #1
TSD6B Mt de la Chambre	TSD6B Mt de la Chambre	TSD6B Mt de la Chambre	TC10 Mt de la Chambre	TSD6B Mt de la Chambre
TC10 Bruyères 2	TC10 Bruyères 2	TC10 Bruyères 2	TC10 Bruyères 2	TC10 Doron #2
Avantages & Inconvénients	<p>+ Accès direct au 3V depuis une partie des Bruyères</p> <p>+ Schéma actuel conservé</p> <p>- Impact paysager des 2 TSD</p> <p>- Tenue au vent sur le TSD6B</p> <p>- Embarquement des groupes d'enfants compliqués sur TSD</p> <p>- Débit limité à 3000ph avec un embarquement contour</p> <p>- Rupture de charge</p>	<p>+ Facilité d'embarquement des groupes d'enfants</p> <p>+ Impact paysager réduit sur la partie basse</p> <p>- Tenue au vent sur le TSD6B</p> <p>- Rupture de charge</p> <p>- Sommet aménagé provisoirement</p> <p>- Ligne Doron très courte pour un télécabine gros débit</p>	<p>+ Tenue au vent à 25m/s</p> <p>+ Impact paysager réduit sur la partie haute</p> <p>- Embarquement des groupes d'enfants compliqués sur TSD</p> <p>- Débit limité à 3000ph avec un embarquement contour</p> <p>- Rupture de charge</p> <p>- Recyclage sans skis aux pieds sur les parties hautes</p>	<p>+ Tenue au vent à 25m/s</p> <p>+ Facilité & rapidité de retour 3V depuis le plateau Masse</p> <p>+ Aménagement définitif du sommet Mt de la Chambre</p> <p>+ Facilité d'embarquement des groupes d'enfants</p> <p>+ Potentiel exploitation estivale</p> <p>+ Impact paysager réduit sur les deux tronçons</p> <p>- Perte accès direct 3V depuis une partie des Bruyères</p> <p>- Difficulté d'embarquement à l'intermédiaire</p>

Le choix final s'est porté sur le remplacement des deux télésièges Doron et Mont de la Chambre par une télécabine à double tronçon initialement appelée Doron et désormais baptisée Mont de la Chambre tout en conservant la télécabine à double tronçon des Bruyères.

Ce choix résulte d'échanges avec la municipalité, les écoles de ski, le club des sports, les socio-professionnels, le service des pistes et la SEVABEL. Un appareil unique pour répondre à tous les enjeux dont les critères fondamentaux sont :

- Augmenter les débits et le confort sur la chaîne depuis le plateau de la Masse jusqu'au sommet du Mont de la Chambre,
- Absorber les flux importants et réduire considérablement les temps d'attente,
- Sécuriser l'exploitation du domaine, notamment les jours de vent fort,
- Garantir le retour 3 Vallées et améliorer l'offre pour les débutants,
- Valoriser le sommet du Mont de la Chambre, fréquenté par près de 3 millions de personnes chaque saison,
- Développer la fréquentation du secteur Masse en après-midi, en assurant un retour rapide vers les différentes stations des 3 Vallées,
- Fiabiliser les installations existantes.

II. DESCRIPTIF DU PROJET

a. Objectifs & caractéristiques

Les objectifs ainsi que les principales caractéristiques de cet appareil seront :

- Deux tronçons indépendants avec leur propre boucle de câble et un transfert pouvant être accouplés ou désaccouplés selon les conditions (PIDA ou vent fort sur les parties hautes, panne sur l'un des deux tronçons, etc.),
- Un seul temps d'attente pour les clients, en mode accouplé et sans rupture de charge à la gare intermédiaire qui nécessiterait une nouvelle attente,
- Une vitesse de 7 m/s contre 5 m/s actuellement, pour un temps de montée optimisé,
- Un débit important pour une télécabine sur le domaine des Menuires avec 3 600 personnes par heure contre 2 400 actuellement soit plus de 50% d'augmentation,
- Un retour facilité depuis le secteur de la Masse et l'accès aux 3 Vallées depuis plusieurs quartiers de la station (Croisette, Fontanettes, Reberty & Bruyères) ainsi que depuis le Boulevard Cumin arrivant de Val Thorens,
- Une tenue au vent renforcée avec une exploitation possible jusqu'à 29 m/s soit plus de 100km/h contre 72km/h actuellement,
- Une mise en valeur du sommet Mont de la Chambre en démontant un ancien garage en tôle et en construisant un bâtiment intégré dans son environnement,
- Un confort et une sécurité accrue, avec des véhicules fermés,
- Un appareil moderne, véritable vitrine du domaine.

La vitesse plus élevée en ligne se justifie par la longueur importante des deux tronçons. Elle permet de limiter le nombre de véhicules en ligne et, par conséquent, de réduire la surface des garages, tout en simplifiant l'éventuelle évacuation verticale des clients. Cette télécabine entraînera également la suppression de quatre gares et de 36 pylônes, remplacés par trois gares et seulement 23 pylônes.

Une éco-conception au cœur du projet :

- Des prospections environnementales réalisées en amont du lancement des études techniques pour concevoir le projet sur la base d'enjeux environnementaux connus,
- Des emprises au sol réduites, à l'instar du bâtiment de la gare intermédiaire et de son garage sur deux étages intégrant également l'espace détente sur les surfaces restantes en remplacement de celle supprimée au pied de la Masse,
- Des matériaux durables et moins impactant en privilégiant des structures bois issues idéalement de la filiale bois local des Alpes et des réflexions sur l'utilisation de matériaux biosourcés et de béton bas carbone,
- De la production d'énergie verte avec des panneaux photovoltaïques directement apposés sur les façades de la gare intermédiaire et sommitale permettant d'habiller avec élégance les façades sans rajouter un matériaux supplémentaire,
- De la végétalisation de toiture en gare intermédiaire et de la minéralisation pour la gare sommitale.

L'architecture des trois bâtiments a été conçue pour s'intégrer harmonieusement dans le paysage et l'environnement naturel, tout en respectant un cahier des charges précis répondant aux besoins opérationnels du domaine skiable.

b. Localisation et descriptif de l'appareil

La **gare aval G1** de la TC Mont de la Chambre 1 de type retour tension sera située à proximité immédiate de la gare de départ du TSD Doron et du TB Croisette, à proximité de la gare de départ de la TC Pointe de la Masse et du TSD Reberty.

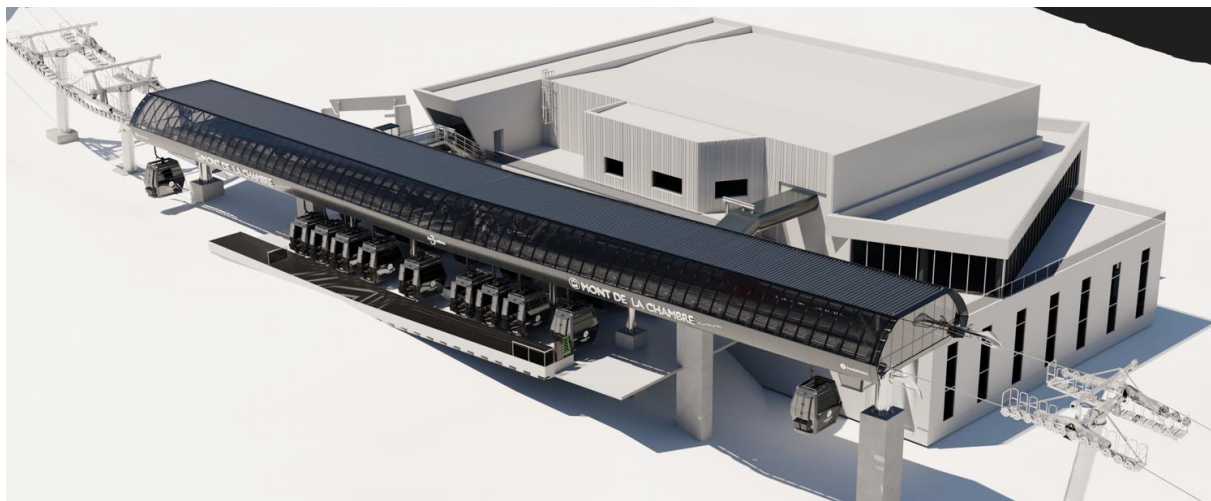
Le regroupement des gares de ces 4 installations, permettra de réduire l'effet de mitage des aménagements, en proposant un ensemble optimisé et cohérent.

L'altitude des quais d'embarquement retenue pour l'aménagement de la gare est de 1727,00 m.



La **gare intermédiaire G2/G3** regroupera la gare amont motrice du premier tronçon (TC Mont de la Chambre 1) ainsi que la gare retour tension du deuxième tronçon (TC Mont de la Chambre 2). Ces deux gares, le transfert et le bâtiment seront implantés entre la gare d'arrivée du TSD Doron et celle de départ du TSD Mont de la Chambre.

L'altitude retenue pour les quais d'embarquement et de débarquement est de 2058.40 m.



La **gare amont G4** sera la motrice de la TC Mont de la Chambre 2 et sera implantée à une dizaine de mètres au sud de la gare d'arrivée du TSD Mont de la Chambre.

L'altitude retenue pour les quais de débarquement est de 2833.50 m.



La ligne de la nouvelle télécabine sera conçue avec de très grandes portées, permettant de limiter le nombre de pylônes à seulement 23 ouvrages. Une attention particulière a été portée à son intégration paysagère : aucun survol ne dépassera 50 m, ce qui évite l'installation de balises lumineuses pour l'aviation. Le tracé passera également sous le télésiège Sunny Express afin d'éviter des pylônes de grande hauteur au croisement. Enfin, des galets presseurs seront installés sur certaines portées pour garantir le maintien du câble, même en cas de vents transversaux forts et les suspentes des cabines sont rallongées pour garantir un gabarit libre et suffisant envers les ouvrages de ligne. L'implantation des ouvrages a été déterminée en phase d'études en lien avec le constructeur, les bureaux d'études spécialisés en charge des études géotechniques, des études relatives aux risques naturels dont les avalanches et risques de chutes de blocs et aux enjeux environnementaux (faunes & flores). Plusieurs visites sur le terrain ont été réalisées sur ces deux dernières années pour appréhender et optimiser au mieux cette ligne.



c. Descriptif des bâtiments et aménagements périphériques

Le **bâtiment en gare aval**, d'une surface de 85 m², accueillera des sanitaires publics (en remplacement des installations existantes), un espace de vente des forfaits via des automates, ainsi que les locaux dédiés à l'exploitation. Cette gare sera directement accessible gravitairement depuis les différents quartiers de la station des Menuires et le front de neige de la Croisette. De plus, l'appareil sera également accessible aux piétons grâce au télébenne existant, accolé à la future gare de départ.

L'architecture utilisera une partie des matériaux déjà utilisés sur la gare aval de la TC Pointe de la Masse, afin d'uniformiser les bâtiments présents sur le plateau. La volumétrie du bâtiment intègre un toit mono-pente, permettant de couvrir en partie l'accès en gare sans créer d'édicule.



Un reprofilage des pistes sera réalisé, intégrant l'élargissement du dalot existant sur le Doron des Belleville ainsi que le relèvement de l'altitude de la plateforme pour faciliter la connexion entre les différents appareils des deux versants.

La gare de départ du TSD Doron et la salle hors sac seront démontées préalablement au chantier de la télécabine Mont de la Chambre 1.

Le **bâtiment intermédiaire** sera encastré dans le relief existant, facilitant son intégration paysagère. Avec une emprise au sol de 1 320 m² et une surface totale de 2 886 m² répartie sur plusieurs niveaux, il accueillera les garages sur deux niveaux pour le stockage des 145 cabines ainsi que des zones dédiées à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure. Il comprendra également des locaux techniques pour la motorisation du premier tronçon, des espaces pour l'exploitation de la télécabine et un réfectoire pour le personnel.

Pour le public, ce bâtiment sera accessible directement depuis la piste des Boyes, avec des sanitaires sans nécessité d'emprunter la télécabine, en remplacement de ceux situés à l'arrivée du télésiège Doron. Il proposera aussi un espace détente pour 70 personnes, permettant de pique-niquer ou se reposer, avec la vente de produits locaux via des distributeurs, en substitution de la salle hors-sac existante au pied de la Masse. Cet espace accueillera également une zone de jeux pour les enfants et une terrasse panoramique exposée sud-ouest, offrant une vue imprenable sur la Vallée des Belleville avec la Cime Caron en toile de fond.



Un réaménagement autour du bâtiment sera réalisé afin de connecter la nouvelle infrastructure à la piste des Boyes. La véloroute existante sera déviée, empruntant désormais la piste des Boyes pour venir se raccorder à l'aval de l'Atelier Neige.

Un élargissement de la piste Montagnette sera effectué en aval du nouveau bâtiment, accompagné du reprofilage de l'arrivée de la piste des Petits Creux au niveau de la gare amont du télésiège des Menuires. Ces aménagements faciliteront le retour à ski sur la station depuis la gare intermédiaire ainsi que l'accès des clients en provenance du secteur Roc des 3 Marches souhaitant rejoindre directement le deuxième tronçon. Les enneigeurs seront repositionnés afin d'être idéalement placés pour une production optimisée sans augmentation de la surface enneigée.

Une logique d'équilibre des matériaux entre déblais et remblais a été recherchée entre les sites de la gare de départ et de la gare intermédiaire, tous deux relativement proches et facilement accessibles par la route.

La gare d'arrivée du TSD Doron et ses locaux associés, la gare de départ du TSD Mont de la Chambre et ses locaux associés ainsi que les toilettes publics situés à proximité seront démontés préalablement au chantier de la télécabine Mont de la Chambre.

Le **bâtiment de la gare amont**, situé à plus de 2 830 m d'altitude et d'une surface de 595 m², assurera principalement la couverture des quais de la télécabine pour protéger clients et personnel des aléas climatiques. Il comprendra également les locaux techniques nécessaires au fonctionnement (motorisation du deuxième tronçon) et à l'exploitation de l'appareil. Pour le public, des sanitaires seront accessibles à la fois depuis les quais et directement depuis la piste, afin de répondre aux besoins des skieurs des 3 Vallées arrivant par les autres appareils desservant le sommet (télécabine des Bruyères depuis Les Menuires et télécabine Côte Brune depuis Méribel).



Un reprofilage d'une bretelle d'accès à la piste rouge Douillet haut sera réalisé avec les matériaux excédentaires du bâtiment.

La gare d'arrivée du TSD Mont de la Chambre et ses locaux associés, le garage à sièges et les postes de transformation seront démontés préalablement au chantier de la télécabine Mont de la Chambre 2.

d. Période d'exploitation

Cet appareil est conçu pour une exploitation hivernale allant habituellement de début décembre à fin avril. Toutefois, conscient des enjeux futurs, le projet a été étudié et dimensionné pour permettre une éventuelle utilisation estivale, avec le raccordement des différents aménagements au terrain réaménagé en été et aux zones enneigées pour l'hiver. Il prévoit également la mise en place d'une exploitation à la descente (25 % du débit nominal en montée) ainsi qu'un débit réduit, adapté à une configuration estivale, offrant la possibilité d'accueillir des portes-vélos.

e. Planning

Le planning des travaux s'étalera sur trois années, afin de concilier les impératifs environnementaux avec la sécurité des équipes. Cette durée permet de limiter la pression liée au respect des délais sur un projet d'une telle envergure, garantissant une organisation maîtrisée et des conditions de travail optimales, tout en respectant au mieux la biodiversité.

Tout en poursuivant les études d'exécution du projet, l'automne 2026 sera consacré à la réalisation des massifs du premier tronçon.

L'année 2027 constituera une phase charnière, avec une intensité de travaux particulièrement élevée. Elle verra la construction des bâtiments de la gare de départ et de la gare intermédiaire, ainsi que le montage des deux gares et de la ligne du premier tronçon. Les massifs du deuxième tronçon seront également réalisés durant cette période. La fin d'année sera marquée par la mise en service du premier tronçon, qui fonctionnera en lien avec le TSD Mont de la Chambre existant.

L'hiver 2027/2028 sera dédié au montage des équipements mécaniques du garage du deuxième tronçon, ainsi qu'à la poursuite des travaux de second œuvre dans le bâtiment de la gare intermédiaire.

Enfin, l'année 2028 permettra d'achever le projet avec la construction du bâtiment sommital, le montage des gares et de la ligne du deuxième tronçon. La mise en service de ce second tronçon, ainsi que de la zone de transfert avec le premier interviendra, pour une ouverture complète au public prévue en décembre.

f. Sécurité

Les locaux et infrastructures ont été conçus pour garantir la sécurité du personnel de maintenance et d'exploitation tout au long de la vie de l'appareil. Ils intègrent des accès en gare situés hors du cheminement des cabines, une zone de maintenance ergonomique, ainsi qu'un local dédié à l'entretien des bandages de galets directement accessible depuis les quais. Cette configuration facilite la manutention des charges vers le plateau de service pour les opérations d'entretien en ligne, tout en optimisant la sécurité et l'efficacité des interventions. Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres actions sont déjà intégrées et certaines en cours d'étude afin d'obtenir une infrastructure la plus sécuritaire possible, tant pour les clients que pour le personnel

III. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU 1^{er} TRONÇON TC MONT DE LA CHAMBRE 1

a. Caractéristiques géométriques selon profil en long O-20083 TR1_01 du constructeur POMA :

- Longueur horizontale	:	1 156.16	m	(entre points de réf. gares)
- Longueur suivant la pente	:	1 154.22	m	(somme cordes entre 2 gares)
- Dénivelée totale	:	331.40	m	
- Altitude gare départ (embarquement)	:	1 727.00	m	(niveau quai)
- Altitude gare arrivée (débarquement)	:	2 058.40	m	(niveau quai)
- Nombre de pylônes	:	7	(n°1 à 7)	
- Pente moyenne	:	30	%	
- Inclinaison maxi du câble	:	60.5	%	

b. Caractéristiques fonctionnelles

- Fonction de la station aval	:	Retour tension
- Fonction de la station amont	:	Motrice
- Stockage cabines	:	Garage en G2
- Type et capacité des véhicules	:	Cabines 10 places
- Vitesse	:	7 m/s
- Nombre de véhicules total	:	55
- Débit horaire	:	3 600 p/h
- Sens de montée	:	A droite
- Embarquement	:	Latéral sur quai
- Débarquement	:	Latéral sur quai
- Conditions de charge montée	:	100 %
- Conditions de charge descente	:	25 %
- Diamètre câble porteur/tracteur	:	58 mm

IV. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU 2^{ème} TRONÇON TC MONT DE LA CHAMBRE 2**a. Caractéristiques géométriques selon profil en long O-20083 TR2 01 du constructeur POMA :**

- Longueur horizontale	:	2 224.96 m (entre points de réf. gares)
- Longueur suivant la pente	:	2 324.05 m (somme cordes entre 2 gares)
- Dénivelée totale	:	775.10 m
- Altitude gare départ (embarquement)	:	2 058.40 m (niveau quai)
- Altitude gare arrivée (débarquement)	:	2 833.50 m (niveau quai)
- Nombre de pylônes	:	16 (n°8 à 23)
- Pente moyenne	:	36 %
- Inclinaison maxi du câble	:	73.4 %

b. Caractéristiques fonctionnelles

- Fonction de la station aval	:	Retour tension
- Fonction de la station amont	:	Motrice
- Stockage cabines	:	Garage en G3
- Type et capacité des véhicules	:	Cabines 10 places
- Vitesse	:	7 m/s
- Nombre de véhicules total	:	85
- Débit horaire	:	3 600 p/h
- Sens de montée	:	A droite
- Embarquement	:	Latéral sur quai
- Débarquement	:	Latéral sur quai
- Conditions de charge montée	:	100 %
- Conditions de charge descente	:	25 %
- Diamètre câble porteur/tracteur	:	58 mm

V. **RESUME**

Le projet de la télécabine du Mont de la Chambre s'impose comme le chantier emblématique de la décennie pour Les Menuires. Succédant à la Pointe de la Masse inaugurée en 2021, ce nouvel appareil, pour lequel l'ouverture est prévue en décembre 2028, marque une étape décisive dans la modernisation du domaine skiable. Il transformera en profondeur l'accès à ce sommet mythique, point culminant des Menuires et véritable pivot des 3 Vallées, en offrant une expérience client inédite alliant confort, rapidité et sécurité.

Au-delà de la performance technique, ce projet répond à des enjeux stratégiques majeurs : fluidifier les flux sur un secteur clé, sécuriser les retours interstations même en conditions météorologiques difficiles, et renforcer l'attractivité des Menuires face à une clientèle toujours plus exigeante. Avec un fort débit, une tenue au vent exceptionnelle et une conception pensée pour la pérennité, la télécabine Mont de la Chambre deviendra la vitrine du domaine, garantissant une exploitation fiable pour plusieurs décennies.

Ce chantier incarne également une vision responsable et durable. L'éco-conception des bâtiments, l'intégration paysagère, l'utilisation de matériaux durables, le choix d'entreprises locales et la production d'énergie verte témoignent d'un engagement fort pour la préservation de l'environnement. En conciliant innovation, respect des ressources et valorisation du territoire, la SEVABEL affirme son rôle de moteur du développement économique local tout en anticipant les évolutions du tourisme de montagne dans la vallée des Belleville.

Symbole d'ambition et de modernité, la télécabine du Mont de la Chambre ne se limite pas à un simple remplacement d'appareils : elle redéfinit la colonne vertébrale du domaine, sécurise son avenir et confirme la place des Menuires au cœur des 3 Vallées comme destination incontournable pour les générations à venir.

ORGANISATION DE LA MAITRISE D'ŒUVRE - CABINET PRIVE

STATION :	LES MENUIRES	
APPAREIL :	TELECABINE DU MONT DE LA CHAMBRE 1 & 2	
OBJET / N° AFFAIRE	DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTION DES TRAVAUX	N° AFFAIRE : 222.2391

DESIGNATION	QUALITE	INTERVENANT	TACHES
SEVABEL 1349 Avenue de la Croisette 73440 LES BELLEVILLE	Maître de l'ouvrage	S. PASCAL	- décide de la réalisation des travaux
		M. GOUTTEFARDE	
Non désigné	Organisme de contrôle Technique	Non désigné	- vérification de la conception du génie civil - vérification de l'exécution sur chantier dans le cadre du contrôle technique
DCSA 43 Bd des Alpes 38240 MEYLAN	Maître d'oeuvre unique	O. BLANDON	La mission confiée au maître d'oeuvre comprend obligatoirement : a) La description de l'organisation du projet ; b) la vérification de l'adaptation du projet au terrain, notamment en matière de choix de l'emplacements des gares et pylônes et de type de système de sauvetage ; c) la vérification de la cohérence générale de la conception du projet, y compris les conditions d'utilisation des composants de sécurité et des sous-systèmes ; d) la production d'un rapport de sécurité établi sur la base des résultats d'une analyse de sécurité et comprenant la liste des composants de sécurité et sous-systèmes en d - application des dispositions de l'article 8 du règlement européen 2016/424 du 09 mars 2016 ; e) la vérification de la conformité du projet à la réglementation technique et de sécurité et aux règles de l'art ; f) la direction des réunions de chantier et l'établissement de leurs comptes-rendus ; g) la vérification de la conformité de l'installation réalisée au projet adopté ; h) la réception du génie civil, y compris le contrôle des essais réalisés sur site ; i) la direction des essais probatoires de l'installation ; j) l'établissement du dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation prévu à l'article R. 472-15 du code de l'urbanisme.
SAGE 2, rue de la Condamine ZI de Mayencin - BP 17 38610 GIERES	Géotechnicien	G. CHAMEL	- étude de sol au droit des ouvrages nouveaux
ENGINEERISK Parc d'Activités Alpespace 73800 ST HELENE DU LAC	Risques naturels	F. BOURJAILLAT	- études des risques d'avalanches
HIS&O Les Carrés 74540 CHAINAZ-LES-FRASSES	Risques de crues	V. CLAEYS	- études des risques de crues
KARUM 350, route de la Bétaz 73390 CHAMOIX-SUR-GELON	Etude d'impact	J.Ph. FALCY	- étude d'impact et suivi environnemental
CABL&A 43 Bd des Alpes 38240 MEYLAN	Architecte	B. PRA-GAUTHIER	- projet architectural - vérification de la cohérence architecturale - établissement du permis de construire
POMA 109 rue Aristide Bergès 38340 VOREPPE	Constructeur RM	G. RANNAZ	- études de la Remontée Mécanique
		N. BOYREL	- chargé du suivi de l'opération

Signature des intervenants à la Maîtrise d'Oeuvre

Le Représentant du Maître d'Oeuvre unique,
O. BLANDON

à Meylan, Octobre 2025

L'Architecte
B. PRA-GAUTHIER