



**Projet de remplacement des TSD Doron  
et TSD Mont de la Chambre par la  
Télécabine Mont de la Chambre 1 & 2**

**Note de réponse aux observations**

**sevabel**

**Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville**

1349 Avenue de la Croisette – 73440 Les Menuires



Hormis la zone de travaux relative à la gare aval, située à proximité de la télécabine de la Pointe de la Masse, les chantiers des gares intermédiaire et sommitale ne se déroulent pas dans des secteurs animés lors des saisons estivales, mais uniquement sur des zones de passage où des déviations seront mises en place. L'ensemble des activités et des remontées mécaniques habituellement exploitées en saison d'été par la SEVABEL reste inchangé pendant la durée des travaux.

Il est également précisé que les travaux de terrassement et de gros œuvre de la gare intermédiaire seront réalisés uniquement durant l'été 2027, et non sur les étés 2027 et 2028. Les travaux de second œuvre ainsi que la mise en service du second tronçon interviendront quant à eux durant l'été 2028 mais seront bien moins impactant.

Le chantier fera l'objet d'une sécurisation rigoureuse, notamment par la mise en place de barrières sur l'ensemble de son périmètre. Par ailleurs, plusieurs mesures ont été définies dans l'étude d'impact afin d'encadrer strictement la phase travaux et notamment :

- Mesure d'évitement n°2 : Plan de circulation des engins de chantier ;
- Mesure d'évitement n°4 : Bases de vies équipées d'assainissement autonome ;
- Mesure d'évitement n°7 : A l'entrée du chantier, installation de panneaux d'information à destination des véhicules d'entreprises en charge des travaux ;
- Mesure d'évitement n°8 : En différents endroits du chantier, installation de panneaux d'information à destination du public (ayants droits, randonneurs, cyclistes) ;
- Mesure de réduction n°11 : Gestion des émissions et nuisances en phase travaux ;
- Mesure d'accompagnement n°6 : Information auprès des riverains de la date de démarrage des travaux et de leur durée.

Le détail de l'ensemble de ces mesures est présenté dans la pièce n°2 de l'évaluation environnementale en date du 20 octobre 2025.

Aucun surplus de circulation sur la rue des Cimes n'est à prévoir en phase d'exploitation de la télécabine et du bâtiment associé de la gare intermédiaire (G2-G3). En effet, seul un espace détente sera aménagé dans le futur bâtiment, en remplacement de la salle hors-sac existante située au pied de la Masse, qui sera démantelée. Des sanitaires y seront également intégrés, avec une capacité identique à celle déjà existante dans le chalet situé en face de l'arrivée du télésiège du Doron.

Pour l'exploitation de l'appareil ainsi que pour le nettoyage des infrastructures accessibles au public, nos équipes interviendront en engins chenillés, à ski ou en piéton via les cabines, à l'instar des modalités d'exploitation mises en œuvre sur nos autres appareils du domaine skiable. Aucun collaborateur de la SEVABEL n'accèdera à la gare intermédiaire, en période d'exploitation hivernale, par la rue des Cimes avec un véhicule stationné sur Reberty 2000.

Ce nouvel équipement n'est pas en lien direct avec un projet d'aménagement immobilier. L'augmentation du débit de l'appareil est prévue afin de répondre aux pics de fréquentation du domaine skiable, notamment durant les périodes de vacances scolaires françaises.

Par ailleurs, les projets d'aménagement immobilier sont strictement encadrés par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune des Belleville, approuvé le 20 janvier 2020, lequel a fait l'objet de plusieurs modifications et révisions allégées successives. La dernière évolution en date correspond à une modification simplifiée (n°1), approuvée le 15 décembre 2025 et aucune des dispositions de cette modification n'est en lien avec le projet de la télécabine du Mont de la Chambre.

### 3.2. Observations n°5 & 7 favorables

Comme indiqué en page 38 de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale, « *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.* »

Une réponse a également été apportée à l'avis de la MRAe sur ce sujet :

« En période estivale, il sera rappelé que la SEVABEL ne prévoit pas pour le moment d'exploiter la télécabine du Mont de la Chambre en été, même si la technologie retenue pour cet appareil s'y prête ainsi que les aménagements périphériques.

À date, ce choix se justifie notamment au regard du coût d'exploitation trop élevé d'une télécabine en période estivale, coût qui ne peut être rentabilisé en raison d'un manque d'attrait touristique. En effet, aucune remontée mécanique de Val Thorens ou de Méribel-Mottaret desservant ce sommet n'est ouverte durant l'été, le restaurant sommital est fermé, et aucune piste VTT n'est présente ni accessible depuis ce sommet. À l'inverse, quatre remontées mécaniques sont déjà ouvertes en été sur le domaine skiable des Menuires et de Saint-Martin-de-Belleville :

- La télécabine de la Pointe de la Masse qui permet d'accéder au sommet éponyme depuis la station des Menuires destinée exclusivement aux piétons;
- La télécabine Roc 1 qui permet la pratique du Mountain kart depuis la Croisette ainsi que du VTT et des départs de sentiers piétons ;
- La télécabine St-Martin 1 et le télésiège Saint-Martin Express qui permettent d'accéder au sommet de Tournète d'où il est possible de basculer ensuite sur les domaines skiables de Méribel et Méribel-Mottaret à pied ou en VTT.

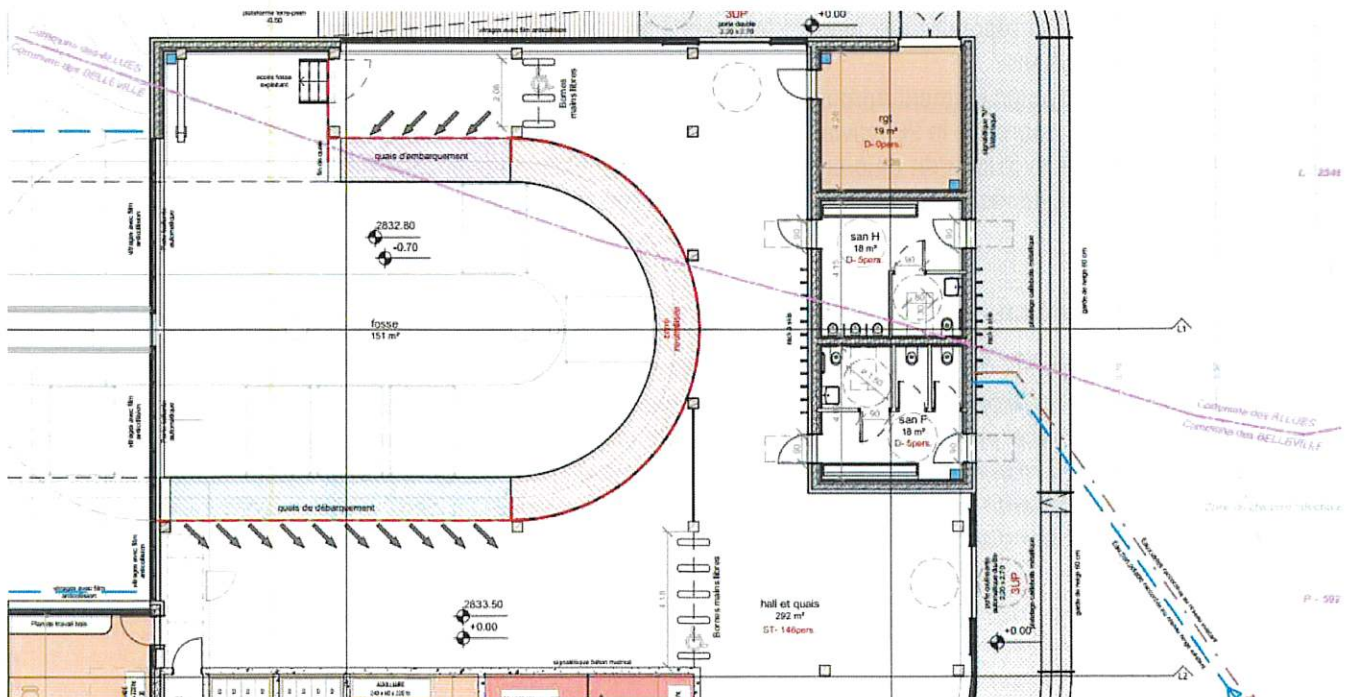
A noter qu'un projet structurant à l'arrivée de la télécabine Roc 1 est prévu pour une ouverture à l'été 2027 avec une multitude d'activités de diversification à dominance estivale. »

Nous précisons également qu'une exploitation estivale nécessitera la création de cheminements permettant l'évacuation des usagers sur les zones rocailleuses.

### 3.3. Observation n°12 favorable

L'enquête publique s'inscrit dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale à laquelle est soumis notre projet et a pour objet d'assurer l'information et la participation du public préalablement à la décision de l'autorité administrative compétente. Le contexte juridique du projet est exposé au sein du paragraphe 2.6 de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale (pages 74 à 76).

L'évaluation environnementale prend bien en compte l'ensemble du projet, y compris la gare sommitale (G4). Un permis de construire, portant exclusivement sur la partie bâtiment de la gare sommitale G4, a été déposé le 4 avril 2025 et délivré le 14 octobre 2025. Ce permis a fait l'objet d'une instruction conjointe par deux communes, à savoir Les Belleville et Les Allues, en raison de la localisation du bâtiment à cheval sur les limites cadastrales de ces deux territoires communaux :

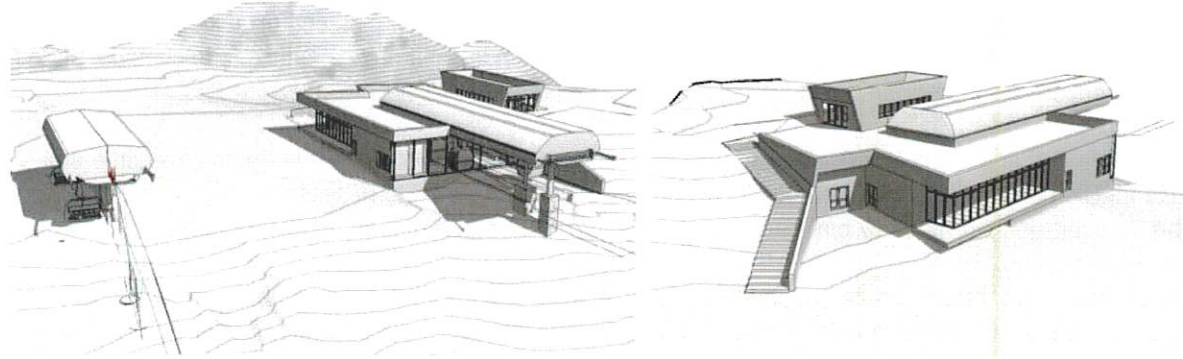


Comme l'illustre le plan ci-dessus, sur lequel la limite cadastrale est matérialisée en rose, seule une partie du bâtiment se situe sur le territoire de la commune des Allues. C'est pour cette raison que le permis de construire relatif au bâtiment de la gare sommitale a fait l'objet de cette demande distincte auprès des deux communes concernées.

Il est rappelé que la demande d'autorisation d'exécution des travaux pour le remplacement des télésièges du Doron et du Mont de la Chambre par la télécabine à double tronçon Mont de la Chambre couvre bien l'intégralité du projet, jusqu'à la gare d'arrivée (G4). Les plans du bâtiment de la gare sommitale figurent d'ailleurs à titre informatif dans le dossier de demande d'autorisation d'exécution des travaux. De plus, l'évaluation environnementale traite de manière exhaustive l'ensemble des gares du projet, y compris la gare sommitale.

### 3.4. Observation n°13 favorable

L'intégration du poste de secours existant dans le programme du futur bâtiment de la gare sommitale a été étudiée dès la phase esquisse du projet. Le souhait du Service des Pistes de la Vallée des Belleville était de disposer d'une vue dégagée et complète sur la Vallée des Belleville et le vallon du Lou, à l'instar de la majorité des autres postes de secours du domaine. La prise en compte de cette exigence nécessitait la création d'un édicule de dimensions importantes en toiture du bâtiment, tel qu'illustré sur l'esquisse en date du 13 février 2024 :



Cet ajout présentait toutefois un impact paysager significatif et conduisait à supprimer totalement la vue côté panorama sur le massif du Mont-Blanc à la sortie de la télécabine des Bruyères 2. Pour ces raisons, il a été décidé de maintenir le chalet existant du poste de secours, qui répond aux besoins fonctionnels du service. D'un point de vue architectural et paysager, ce chalet s'intègre par ailleurs en parfaite harmonie avec le chalet de commande de la gare d'arrivée de la télécabine des Bruyères, limitant ainsi l'impact visuel global du projet.

### 3.5. Observation n°18 défavorable

Le projet présenté proposera un débit théorique nettement supérieur au débit théorique actuel des appareils comme indiqué dans le mémoire descriptif du projet :

- Télésiège 4 places Doron (existant) : 2660 p/h
- Télésiège 6 places Mont de la Chambre (existant) : 2400 p/h
- Télécabine 10 places Mont de la Chambre 1 & 2 (projet) : 3600p/h

La nouvelle télécabine prévoit ainsi une augmentation significative du débit de l'ordre de 50 % par rapport au télésiège existant du Mont de la Chambre. Par ailleurs, il est important de préciser que le taux de remplissage réel d'une télécabine est nettement supérieur à celui d'un télésiège et se rapproche davantage du débit théorique de l'appareil.

Cette performance s'explique par une meilleure fluidité aux embarqu岸ements et par un nombre d'arrêts quasi nul sur une télécabine, contrairement à un télésiège, pour lequel la fréquence des arrêts journaliers est plus élevée en raison des phases d'embarquement et de débarquement des usagers. Ce constat repose sur les retours d'expérience et les statistiques d'exploitation issues de nos différents appareils.

Le temps d'attente au niveau de la future télécabine sera également réduit, dans la mesure où il n'y aura qu'une seule attente au pied de la Masse pour les clients enchaînant les deux tronçons. Ceux-ci n'auront plus à refaire la queue au départ du télésiège du Mont de la Chambre, comme c'est actuellement le cas.

Concernant la perception d'une éventuelle diminution du confort liée à l'obligation de déchausser, il convient de rappeler que l'appareil présentera une longueur importante d'environ 3,5 km, pour un dénivelé supérieur à 1 100 m. Au regard de ces caractéristiques, le déchaussage apparaît parfaitement acceptable. Par ailleurs, le domaine skiable continuera de proposer neuf télésièges, répartis sur différents secteurs, permettant de répondre à l'ensemble des usages et des attentes des skieurs.

En effet, une télécabine à double tronçon est déjà existante au départ des Bruyères et connaît des files d'attente importantes lors des périodes de forte affluence. Le projet de la télécabine Mont de la Chambre a précisément pour vocation de délester significativement la télécabine des Bruyères, ce qui justifie une augmentation notable du débit théorique du futur appareil par rapport aux deux télésièges actuellement en service.

Il convient de rappeler que la télécabine des Bruyères propose un débit théorique limité à 2 500 personnes/heure, dans une configuration de cabines 8 places assises et 2 places debout. Dans les faits, le remplissage à 10 personnes par cabine est difficile à atteindre en raison de leur configuration relativement exiguë, liée à la conception initiale de l'ouvrage. Les retours d'exploitation montrent ainsi un débit réel maximal avoisinant les 1800 p/h.

Cet appareil, mis en service en 1987, a été conçu selon des standards techniques qui ne permettaient pas, à l'époque, des largeurs de voie et des volumes de cabines comparables à ceux des télécabines de dernière génération. À l'inverse, la future télécabine Mont de la Chambre sera équipée de cabines plus larges, plus confortables et mieux adaptées aux flux actuels, permettant d'optimiser à la fois le confort des usagers et le débit réellement exploité avec dix places assises d'une largeur encore plus importante que les cabines de la Pointe de la Masse.

La télécabine de la Pointe de la Masse constitue aujourd'hui un véritable succès pour le domaine skiable des Menuires. Construite initialement en 2021 avec un débit provisoire de 2400 p/h, il a été nécessaire, dès l'été 2022, d'augmenter son débit au débit définitif de 2800 p/h afin de répondre à la forte fréquentation constatée lors de la première saison hivernale d'exploitation.

L'appareil a établi son record de fréquentation lors de l'hiver passé, avec près de 930 000 passages. À titre de comparaison, les anciennes télécabines Masse 1 et Masse 2 n'ont jamais dépassé les 550 000 passages annuels. La mise en service de la nouvelle télécabine de la Pointe de la Masse a ainsi profondément transformé les flux et la fréquentation du secteur de la Masse, en proposant du ski de qualité au sein d'un secteur désormais épuré et mieux structuré.

Comme indiqué dans le mémoire descriptif, un travail de réflexion approfondi a été mené avec l'ensemble des acteurs concernés afin de déterminer le type d'appareil le plus adapté pour remplacer la colonne vertébrale d'accès au sommet du Mont de la Chambre.

Une dizaine de scénarios a été étudié, parmi lesquels quatre options principales ont été retenues et analysées, incluant notamment des solutions de remplacement par télésièges, chacune ayant fait l'objet d'une analyse détaillée des avantages et inconvénients.

À l'issue de ce processus, le choix s'est porté sur la solution d'une télécabine à double tronçon, seule option permettant de répondre de manière globale et équilibrée aux différents enjeux du projet, et notamment :

- 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 27 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.

### 3.6. Observation n°20 défavorable

Les surfaces replantées seront nettement supérieures, avec près de 9 000 m<sup>2</sup>, aux surfaces défrichées qui s'élèvent à 1 765 m<sup>2</sup>. Au titre de la compensation forestière réglementaire, le reboisement requis est de 5000 m<sup>2</sup>. Toutefois, la SEVABEL a fait le choix volontaire d'y ajouter 4 000 m<sup>2</sup> supplémentaires, afin de générer une plus-value écologique significative. Les travaux de reboisement prendront la forme de plateaux espacés, d'une superficie unitaire comprise entre 400 et 4 000 m<sup>2</sup>, avec une densité de plantation de 1 500 plants par hectare. Au total, 1 300 plants seront mis en œuvre.

Dans un objectif de renforcement de la biodiversité et de résilience des milieux, les essences plantées seront diversifiées, associant des résineux (épicéa commun qui vit naturellement dans nos forêts) et des feuillus (sorbier, érable, bouleau), alors que les peuplements actuels sont majoritairement composés de résineux.

Le renforcement des îlots boisés contribuera ainsi à diversifier les milieux naturels présents sur le secteur et constituera des habitats « refuges » pour la faune locale en transit dans la station.

Par ailleurs, conformément à la mesure de réduction n°7, les lisières du layon seront traitées de manière moins linéaire que celles du layon actuel du télésiège, afin de réduire l'impact paysager et de favoriser un aspect plus naturel. Lors des opérations de défrichement, la partie enterrée des souches sera tronçonnée au niveau du terrain naturel. En fin de chantier, un nettoyage soigné des surfaces déboisées sera réalisé afin de favoriser la recolonisation naturelle par la végétation.

Le temps effectivement long qui sera nécessaire à la croissance des essences d'arbres plantés devrait avoir aussi pour effet de favoriser l'installation naturelle d'espèces végétales constitutives des strates herbacées, semi-arbustives et arbustives propres à ces milieux boisés, et donc contribuer à favoriser la biodiversité locale, à terme.

La mesure de réduction n°4 explicite clairement ce point en page 504 de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale : « L'objectif est d'effacer de manière efficace l'emprise des anciens aménagements dans le paysage, remettre en état le site en évacuant les matériaux tels que des pylônes, treillis, câbles au sol, etc.

Sous réserve qu'ils n'impactent pas de milieux naturels sensibles (zones humides, flore protégée...), les travaux devront intégrer :

- [...]
- Le démontage complet des pylônes, y compris la démolition partielle des socles en béton dont les arasées seront surélevées ou affleurantes. Ils seront à réduire à -25/30 cm et recouvert par les matériaux terreux et rocaillieux du site.
- [...]

Une revégétalisation optimale des zones remaniées sera effectuée avec un mélange de semences locales adaptées à l'altitude et dont la composition se rapprochera de celle d'une pelouse d'altitude acide de type Nardaie (cf. mesure MR3 Renaturation des zones de travaux revégétalisables) »

Pour rappel, le projet intègre également, au niveau des nouveaux pylônes, la mise en œuvre de la technique d'étrépage/replaquage des mottes de végétation prélevées au droit des emprises de terrassement.

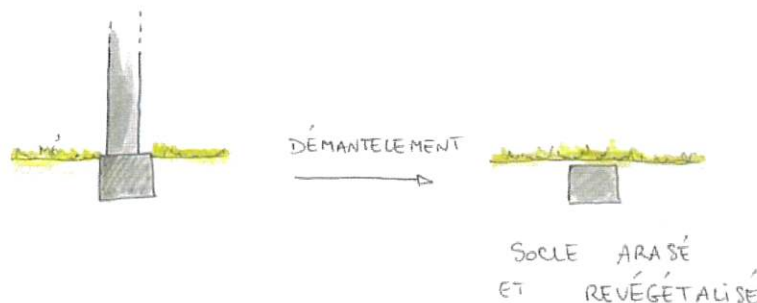


Schéma de principe du traitement des socles de pylônes démantelés

Plusieurs mesures sont inscrites dans l'évaluation environnementale afin de végétaliser au mieux les surfaces impactées par les travaux liés au nouvel appareil, ainsi que celles concernées par le démantèlement des appareils existants, tout en prenant pleinement en compte la biodiversité et notamment :

- Mesure de réduction n°1 : Etrépage des habitats naturels sensibles
- Mesure de réduction n°2 : Respect de la topographie et des textures actuelles des zones remaniées

- Mesure de réduction n°3 : Renaturation des zones de travaux revégétalisables
- Mesure de réduction n°4 : Réhabilitation des secteurs remaniés concernés par le démantèlement du TSD4 Doron et TSD6 Mont de la Chambre
- Mesure d'accompagnement n°5 : Restauration et gestion écologique de la piste de ski Gaston en faveur de l'Azurée du Serpolet et du Tarié des prés

Le détail de l'ensemble de ces mesures est présenté dans la pièce n°2 de l'évaluation environnementale en date du 20 octobre 2025. Ces mesures ont été raisonnées dans l'optique d'initier et de renforcer la dynamique de résilience des milieux naturels qui seront impactés par le projet.

Concernant les dégradations paysagères, l'ensemble des aménagements a été conçu de manière à s'intégrer dans l'environnement avoisinant de chaque site (gare de départ, gare intermédiaire et gare sommitale). Un volet spécifique de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale (pages 260 à 272) traite des incidences du projet sur le paysage. Par ailleurs, une réponse dédiée au volet paysager a également été apportée dans notre note de réponse à l'avis de la MRAE (pages 48 à 53), intégrant des mesures d'intégration paysagère complémentaires en période estivale et une justification de la cohérence architecturale de chaque gare.

Comme indiqué dans la mesure de réduction n°4 de l'évaluation environnementale, les matériaux issus des opérations de démolition seront évacués et orientés vers des filières de recyclage adaptées, conformément à la réglementation en vigueur.

Les télésièges existants font actuellement l'objet d'une mise en vente, avec pour objectif leur réimplantation dans une autre station, afin de leur offrir une seconde vie, notamment pour le télésiège du Mont de la Chambre. Des échanges sont en cours avec plusieurs stations à ce sujet.

Concernant les opérations de remblais et de reprofilage des pistes, les extraits ci-après sont issus de l'évaluation environnementale du projet :

#### **« 2.4.7. VALORISATION DE VOLUMES DE REMBLAIS EXTERIEURS**

*Dans le cadre du présent projet, aucune exportation d'excédents de remblais sera nécessaire. Les terrassements ont tous été conçus de manière à favoriser un équilibre déblais/remblais à l'échelle de l'ensemble des zones de travaux.*

*A l'inverse, tous les besoins en remblais seront couverts par les matériaux issus du chantier lui-même, sans recours à des apports extérieurs.*

#### **2.4.8. VALORISATION DE VOLUMES DE DEBLAIS EXCEDENTAIRES**

*Le projet engendra un volume très limité de déblais excédentaires, estimé à environ 60 m3. Ce volume, jugé faible au regard de l'ampleur du projet, ne nécessitera pas de dispositif de gestion complexe.*

*Ces déblais seront traités localement en les réutilisant sur site, sur les zones de travaux du projet (raccord au terrain naturel, réhausse ponctuelles de zones terrassées, etc.). L'objectif est ici d'assurer une gestion durable et responsable des matériaux excavés, en limitant les flux de transport et en respectant les contraintes environnementales locales.*

*Gestion/valorisation des 22 000 m3 de déblais excédentaires générés par les travaux des gares G2/G3 et de leur bâtiment à proximité immédiate grâce à la requalification partielle de la piste de ski Petits Creux au lieu de les exporter vers un centre de tri de déchets inertes situé pour le plus proche dans la vallée de basse-Tarentaise ; »*

Un tableau de synthèse des surfaces et volumes est présent en page 44 de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale.

Le paragraphe 1.4.4, relatif à la vulnérabilité et à l'adaptation au changement climatique, figurant page 23 de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale, présente la démarche et les conclusions de l'étude climatique réalisée dans le cadre du projet. L'étude complète est jointe en annexe n°5 de l'évaluation environnementale.

Concernant le développement d'activités plus diversifiées, plus responsables et plus respectueuses de l'environnement, le paragraphe 1.2.1 relatif à l'exploitant, figurant aux pages 11 à 13, apporte des éléments détaillés en réponse au point soulevé.

Le coût total du projet, incluant les études et les aménagements périphériques, s'élève à 52,9 M€. Il sera financé sous la forme d'un crédit-bail, avec un amortissement de l'appareil sur une durée de 20 ans.

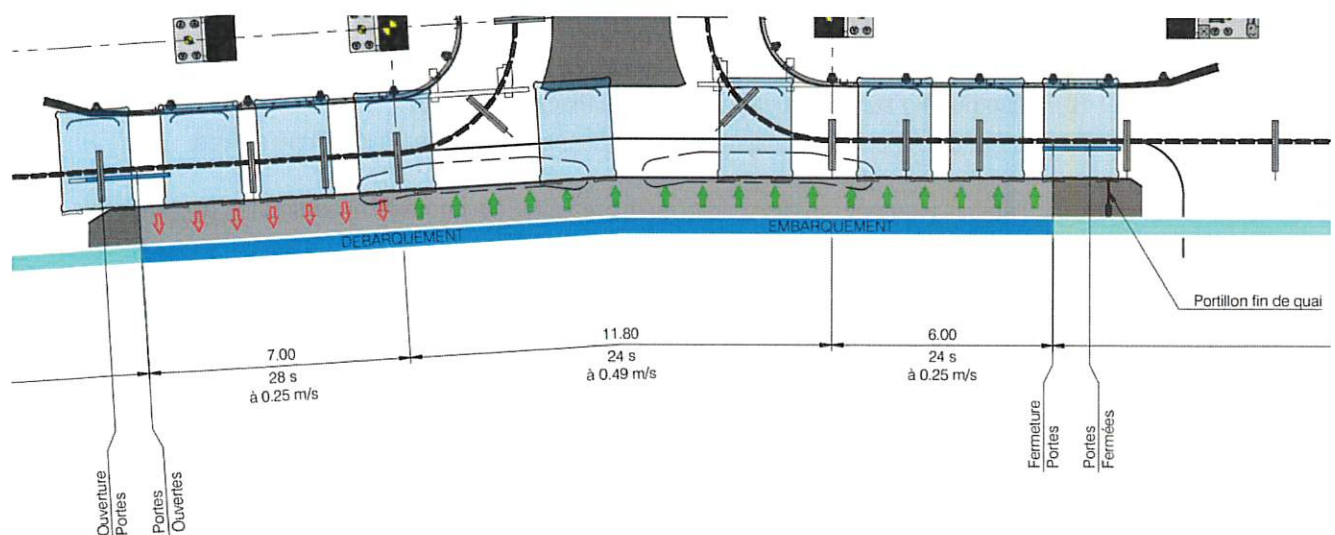
En effet, le constructeur a d'ores et déjà été retenu. Il s'agit du constructeur européen DOPPELMAYR, conformément à ce qui est indiqué dans l'addendum au dossier.

En revanche, s'agissant des autorisations administratives, seul le permis de construire relatif au bâtiment de la gare sommitale a été délivré à ce jour, en date du 14 octobre 2025. La demande d'autorisation d'exécution des travaux ainsi que la demande d'autorisation de défrichement sont actuellement en cours d'instruction. La présente enquête publique s'inscrit donc pleinement dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale à laquelle le projet est soumis. Elle a notamment pour objet d'assurer l'information et la participation du public, préalablement à la décision de l'autorité administrative compétente.

### 3.7. Observation n°21 défavorable

La future gare intermédiaire de la télécabine Mont de la Chambre n'est pas comparable à celle de la télécabine des Bruyères, mise en service en 1987. La conception du projet intègre en effet plusieurs dispositions favorables à un embarquement performant et confortable en gare intermédiaire, parmi lesquelles :

- Des quais larges de plus de 10 mètres, contre environ 2 mètres actuellement aux Bruyères ;
- Un temps d'embarquement allongé, supérieur à une minute, avec la possibilité d'embarquer directement durant la phase de transfert ;
- Un embarquement uniquement en ligne droite, améliorant la fluidité ;
- Une vitesse de déplacement très faible au niveau du marchepied des cabines, facilitant les déplacements ;
- Des cabines spacieuses, équipées de 10 places assises individuelles, offrant un espace nettement supérieur, avec un volume plus important que les cabines de la Pointe de la Masse, tant en largeur qu'en profondeur ;
- Des portes plus larges que celles des cabines actuellement présentes sur le domaine des Menuires, avec une largeur de passage de 900mm, facilitant les échanges ;
- Des augets extérieurs pour les skis permettant de libérer l'espace intérieur des cabines et de garantir une circulation fluide des passagers ;
- Affichage en zone d'embarquement du nombre de places disponibles dans la prochaine cabine, afin d'optimiser la gestion des flux passagers ;
- Un dispositif réglable permettant si nécessaire de laisser des cabines vides depuis la gare de départ jusqu'au niveau de la gare intermédiaire.



Un flux important, représentant en moyenne 37 % de la fréquentation sur une saison du TSD Doron, se reporte naturellement vers des appareils de bas de station desservant des pistes de niveau débutant. Cette clientèle continuera à fréquenter ces mêmes pistes et, à l'avenir, descendra donc en gare intermédiaire, libérant ainsi des places pour l'embarquement sur le second tronçon. En effet, le premier tronçon dessert la majeure partie des pistes de niveau débutant du secteur des Menuires, et le télésiège du Doron est aujourd'hui très fortement fréquenté par ce public.

À noter également qu'une étude des flux a été réalisée sur la base des statistiques de passage sur les trois derniers hivers avec les données suivantes :

- 26% des passages du TSD Mont de la Chambre proviennent directement du TSD Doron
- 37% des passages du TSD Doron sont des skieurs débutants utilisant uniquement les appareils sur les parties basses du domaine (TC Roc 1 pour l'appareil le plus haut à 2315m d'altitude)

En se basant sur ces deux grandes données, la simulation théorique suivante peut être établie :

- Télésiège 4 places Doron (existant) : 2660 p/h
- Télésiège 6 places Mont de la Chambre (existant) : 2400 p/h
- Télécabine 10 places Mont de la Chambre 1 & 2 (projet) : 3600p/h
- $26\% \times 2400 \text{ p/h} = 624 \text{ p/h}$  → Flux sur le TSD Mont de la Chambre provenant directement du TSD Doron
- $37\% \times 2660 \text{ p/h} = 984 \text{ p/h}$  → Flux du TSD Doron restant sur les parties basses du domaine
- Projection sur la future télécabine Mont de la Chambre :
  - Augmentation de 300% des passages actuels du TSD Doron enchaînant avec le TSD Mont de la Chambre →  $300\% \times 624 \text{ p/h} = 1872 \text{ p/h}$
  - Passages des skieurs débutants utilisant uniquement le premier tronçon → Flux conservé à l'identique afin de limiter les descentes en gare intermédiaire = 984 p/h
  - Fréquentation totale estimée du premier tronçon →  $1872 + 984 = 2856 \text{ p/h}$ , pour un débit théorique de 3600 p/h. Ce niveau de fréquentation est nettement supérieur au débit réel actuellement constaté sur le TSD Doron (maximum d'environ 2100 p/h en période de pointe)
  - Débit disponible en gare intermédiaire →  $3600 - 1872 = 1728 \text{ p/h}$ , soit un débit disponible en gare intermédiaire équivalent à celui du TSD Mont de la Chambre actuel, une fois retranchés les passages issus du TSD Doron

Ces calculs, bien que purement théoriques et fondés sur les débits nominaux des appareils, s'appuient sur des statistiques réelles de fréquentation issues des analyses de passages aux bornes sur trois saisons complètes d'exploitation (2022/2023 à 2024/2025). Outre la technologie des nouvelles gares intermédiaires, conçue pour favoriser un embarquement fluide et performant, la démonstration ci-dessus laisse ainsi présager une gestion confortable de l'embarquement en gare intermédiaire. Cet élément a constitué un facteur déterminant dans le choix de la technologie de télécabine à double tronçon.

Et pour finir, ce choix de type d'aménagement en télécabine 10 places avec gare intermédiaire a récemment été réalisé sur les colonnes vertébrales de différents domaines skiables français :

- 2023/2024 : TC Glaciers à La Plagne desservant le point culminant du domaine
- 2024/2025 : TC Transarc aux Arcs sur le front de neige du quartier Arcs 1800
- 2025/2026 : TC Roche de Mio sur la plaque tournante de Plagne Bellecote
- 2025/2026 : TC Poutran au départ de la station d'Oz en Oisans et en liaison avec l'Alpe d'Huez

Comme précisé ci-avant, l'embarquement en gare intermédiaire sera pleinement opérationnel et praticable, sans nécessité de descente en gare de départ au pied de la Masse.

À titre informatif, le dalot sur le Doron des Belleville sera élargi de 8 mètres, afin de fluidifier ce point de passage au pied de la Masse. De plus, le plateau sera rehaussé dans l'objectif de disposer d'un niveau unique de plateforme d'embarquement entre les trois principaux appareils du secteur, à savoir le télésiège débrayable de Reberty, la télécabine de la Pointe de la Masse et la future télécabine du Mont de la Chambre.

Concernant l'éventuel inconfort lié à la chaleur dans les cabines, les futures cabines seront équipées d'impostes en face amont et aval, permettant de générer un flux d'air naturel important lors du déplacement des cabines.

Pour les autres points cités, le personnel d'exploitation, présent en nombre sur les différentes zones d'embarquement et de débarquement des appareils, veille à faciliter au maximum l'embarquement et à favoriser le remplissage des véhicules (sièges ou cabines), dans l'objectif de limiter les temps d'attente des clients. Ce nouvel appareil sera exploité avec du personnel présent dans l'ensemble des gares, y compris en gare intermédiaire, afin d'assurer le bon fonctionnement et l'accompagnement des usagers.

Une réflexion est actuellement en cours concernant la mise en place d'un dispositif de comptage basé sur une caméra associée à de l'intelligence artificielle, permettant d'indiquer en temps réel le nombre de places disponibles dans les cabines au niveau de la gare intermédiaire. À défaut, a minima, un dispositif indiquant le nombre de places disponibles en début de zone d'embarquement de la gare intermédiaire sera installé, avec un affichage dédié via un écran.

Un dispositif permettant de condamner les portes d'un certain nombre de cabines, par alternance (par exemple une cabine sur cinq), est bien prévu en gare de départ. Ce système pourra être activé en fonction des besoins d'exploitation et son paramétrage (taux d'alternance) sera ajusté de manière fine en fonction des flux observés.

Les différentes suggestions constituent, comme indiqué, des solutions complémentaires et ne relèvent pas du périmètre de la présente enquête publique. En revanche, afin de rassurer le public, il est souligné que la Direction de la SEVABEL, ainsi que les trois collaborateurs affectés au « service aménagement & biodiversité » du domaine, travaillent de manière continue sur les projets d'aménagements à court, moyen et long terme, en échange permanent avec le délégant et l'ensemble des acteurs concernés du domaine avec pour objectif de rendre la destination attractive pour nos clients, tout en respectant durablement l'écosystème.

### 3.8. Observation n°24 défavorable

Une réponse sur ce point est déjà présente suite à l'observation n°21.

### 3.9. Observation n°27 défavorable

Une réponse sur le premier point est déjà présente suite à l'observation n°12.

Toute personne peut, si elle le souhaite, formuler librement ses observations dans le cadre de l'enquête publique, dont la mise à disposition du public, la publicité et l'affichage ont été réalisés conformément à la réglementation en vigueur.

En complément des éléments déjà apportés précédemment dans nos réponses, il est important de souligner que la télécabine des Bruyères a fait l'objet d'une rénovation en 2018, sans que son débit n'ait pour autant été augmenté.

Comme précisé en amont, le projet de télécabine n'est pas en lien direct avec des projets d'aménagements immobiliers. En revanche, l'augmentation du débit de l'appareil, ainsi que les reprofilages ponctuels des pistes, permettront de répondre aux éventuels besoins supplémentaires des années futures. À souligner également que la télécabine de la Pointe de la Masse a été portée à son débit définitif en 2022, passant de 2400 p/h à 2800 p/h, ainsi que le télésiège de Reberthy en 2024, dont le débit est passé de 1800 p/h à 2600 p/h. Les quatre appareils présents sur le plateau de la Masse permettent ainsi de proposer un débit total de 9900 p/h, ce qui est particulièrement significatif pour répondre aux éventuels besoins induits par les deux nouveaux projets hôteliers mentionnés.

La télécabine permettra une meilleure tenue au vent grâce à la mise en œuvre de plusieurs dispositifs technologiques, et notamment l'ajout de lests en partie basse des cabines ainsi que la mise en place de suspentes longues pour garantir les gabarits en ligne. Par ailleurs, une étude vent spécifique est actuellement menée en lien avec le constructeur, afin d'ajuster au mieux le profil en long de l'appareil en tenant compte de ce facteur.

Un appareil nécessitant des garages pour le stockage des véhicules requiert des infrastructures plus importantes que de simples télésièges, pour lesquels les véhicules restent suspendus en ligne. En revanche, le stockage des véhicules en dehors des périodes d'exploitation permet de limiter l'impact paysager, en ne laissant visibles que les pylônes et le câble, la ligne apparaissant ainsi plus discrète dans le paysage. Comme explicité précédemment et dans le dossier, l'ensemble des aménagements a été conçu de manière à s'intégrer dans l'environnement avoisinant de chaque site (gare de départ, gare intermédiaire et gare sommitale). Un volet spécifique de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale (pages 260 à 272) traite des incidences du projet sur le paysage ainsi que la réponse dédiée au volet paysager apportée dans notre note de réponse à l'avis de la MRAe (pages 48 à 53).

Les reprofilages de pistes prévus dans le projet ont pour objectif de permettre l'équilibre entre les déblais et les remblais issus des matériaux du projet, tout en améliorant ponctuellement certaines zones de pistes présentant des points de

fragilité, tels qu'un dévers et un manque de largeur (piste Montagnette) pénalisant pour les skieurs débutants, ou encore une zone de forte compression nécessitant une production accrue de neige de culture (piste Petits Creux). Dans leur ensemble, ces reprofilages concernent exclusivement des pistes de niveau débutant (vertes et bleues), justifiant des aménagements réalisés avec une attention particulière à la sécurité et au confort des usagers. Seule une bretelle de niveau rouge, située au sommet du Mont de la Chambre, fait l'objet d'un aménagement spécifique afin de simplifier la bascule vers le versant des Menuires par la piste du Douillet haut. Cette bretelle présentera toutefois une pente soutenue, conformément aux caractéristiques des autres pistes de niveau rouge du secteur.

Le front de neige n'est nullement abaissé, dans la mesure où le projet prévoit le remplacement d'appareils existants sur des axes similaires, avec des implantations de gares réalisées en quasi lieu et place de celles actuellement en service. Par ailleurs, comme démontré précédemment, la gare intermédiaire située à 2050 m d'altitude permettra un embarquement direct sur le second tronçon, afin de faciliter le recyclage des skieurs en partie haute du domaine.

### 3.10. Observation n°29 défavorable

Le chiffre indiqué correspond à la chaîne d'accès au sommet du Mont de la Chambre, en tenant compte du débit le plus faible, à savoir celui du TSD du Mont de la Chambre, qui constitue le point d'étranglement pour l'accès au sommet. Si l'on cumule le débit des deux télésièges existants, soit un total de 5 060 personnes/heure, cette performance est largement améliorée, par la télécabine projetée. Celle-ci disposera de deux tronçons distincts et totalement indépendants, chacun doté de sa propre boucle de câble, pour un débit cumulé des deux tronçons de 7200 personnes/heure soit une hausse de plus de 42% du débit théorique.

Le confort étant une notion subjective, le choix d'une technologie de type cabine a néanmoins fait l'objet d'une réflexion approfondie. Il a été partagé à la fois avec notre délégant, qui a validé le principe de ce type d'appareil, ainsi qu'avec la commission aménagement du domaine skiable, au sein de laquelle sont représentés les différents acteurs du domaine des Menuires et dont le confort d'une cabine est jugé supérieur.

Par ailleurs, les statistiques de fréquentation des différents appareils, publiées sur notre page LinkedIn, témoignent de leur attractivité. Toutefois, cette fréquentation élevée est principalement liée à leur localisation stratégique sur le domaine skiable, ces appareils jouant par conséquent un rôle structurant dans l'organisation et la circulation des flux.

En effet, un télésiège sans bulle, équipé de véhicules ajourés et lestés, peut présenter une meilleure tenue au vent qu'une télécabine. Toutefois, la télécabine retenue dans le cadre du projet permet d'assurer une tenue au vent accrue, jusqu'aux limites de la skiabilité acceptable d'un domaine skiable en sécurité. Au-delà de ces seuils, il n'est plus raisonnable de maintenir l'ouverture du domaine aux clients dans un contexte de haute montagne.

Par ailleurs, la technologie des véhicules fermés, telle que celle des cabines, permet incontestablement d'offrir un meilleur confort, même si cette notion demeure subjective, en protégeant les usagers des rafales de vent ou du froid, en cas d'arrêt prolongé.

Le télésiège existant étant équipé de bulles, il nous paraissait indispensable, afin de maintenir le niveau de confort actuel, de proposer a minima un nouvel appareil offrant un dispositif équivalent. Or, après échanges avec les constructeurs, il s'avère que les télésièges à bulles ne peuvent garantir une tenue au vent supérieure à 20 m/s dans toutes les directions, contrairement à la solution retenue en télécabine, qui répond à cet objectif.

Malgré la nécessité de déchausser les skis, le choix d'une technologie de type cabine permet de garantir aux usagers, et notamment aux enfants, un niveau de sécurité optimal, sans équivalent. Cette solution présente également un avantage significatif pour les piétons, qui peuvent embarquer et débarquer de manière simple et sécurisée. À l'inverse, un télésiège requiert une vigilance accrue et impose une réduction importante de la vitesse de l'appareil lors des phases d'embarquement et de débarquement des piétons.

Une réponse sur les difficultés d'embarquement en gare intermédiaire est déjà présente suite à l'observation n°21.

Même si comme évoqué, la gare intermédiaire de la future télécabine Mont de la Chambre est incomparable avec celle des Bruyères datant de 1987, voici les passages réalisés sur la chaîne des Bruyères lors de l'hiver 2025/2026 :

- Bruyères 1 : 818 453 passages
- Bruyères 2 : 950 991 passages dont 172 163 usagers ayant embarqués à la gare intermédiaire

La solution d'une télécabine permet une vitesse d'exploitation élevée en ligne, pouvant atteindre 7 m/s, à l'instar de la télécabine de la Pointe de la Masse, tandis que la réglementation limite la vitesse des télésièges à 6 m/s. Par ailleurs, la présence d'une gare intermédiaire permet d'éviter toute rupture de charge, qui aurait nécessité une nouvelle attente pour atteindre le sommet du Mont de la Chambre.

Les temps d'attente moyens sur une journée complète ne font pas l'objet d'un suivi continu sur l'ensemble des appareils du domaine skiable. En revanche, la combinaison de la technologie cabine, d'une vitesse de 7 m/s et de la gare intermédiaire garantit un gain de temps pour les usagers, variable selon la fréquentation du domaine skiable.

Enfin, l'aménagement du secteur de la Masse ne relève pas de la présente enquête publique.

La possibilité d'embarquement en gare intermédiaire est d'ores et déjà démontrée, notamment à la suite de l'observation n°21. Cette configuration n'impose donc nullement aux usagers de redescendre en gare aval pour emprunter la télécabine du Mont de la Chambre.

Par conséquent, la sécurité sur les parties basses du domaine skiable n'est pas remise en cause. Ce projet a en outre été conçu en étroite collaboration avec le Service des Pistes de la Vallée des Belleville, en charge de la sécurité et des secours sur le domaine skiable.

Le détail exhaustif des scénarios alternatifs n'est pas présenté dans le corps du dossier. Néanmoins, le tableau de synthèse figurant en page 3 du mémoire descriptif permet de comprendre rapidement les avantages et les inconvénients des différentes solutions envisagées.

Par ailleurs, le chapitre 7 de la pièce n°2 de l'évaluation environnementale, pages 423 à 432, permet d'appréhender de manière détaillée les variantes de configuration étudiées sur la télécabine. Celles-ci constituent l'aboutissement d'une phase de conception approfondie, intégrant les incidences sur l'environnement comme donnée d'entrée du projet.

Comme indiqué en conclusion de ce chapitre, la variante retenue correspond à la solution d'aménagement la plus équilibrée et durable, conciliant les exigences techniques, environnementales et économiques.

### 3.11. Observation n°30 favorable

La télécabine de la Pointe de la Masse possède un quai relativement étroit et un embarquement dans le contour de l'appareil dit « tronqué ».

Cette conception très particulière est dû à plusieurs éléments :

- le retrait nécessaire et obligatoire du bâtiment par rapport à la bande d'éloignement du PPRN pour la crue du Doron des Belleville d'où l'angle biaisé en bord de rive ;
- la présence du télésiège de Reberty ne permettant pas de reculer d'avantage la gare ;
- le décalage impossible de l'axe de l'appareil en direction de la piste des Vallons en raison de la présence d'une flore protégée en tête de talus de la trémie de départ.

Cette combinaison a aboutie à une configuration « de compromis » mais une réflexion est en cours pour améliorer l'embarquement en décalant celui du télésiège Reberty.

La télécabine Mont de la Chambre connaît moins de contraintes d'aménagements que celle de la Pointe de la Masse permettant ainsi d'optimiser les embarquements en gare aval et en gare intermédiaire.

### 3.12. Observation n°37 favorable

Une justification de la cohérence architecturale de chaque gare a été apportée dans notre note de réponse à l'avis de la MRAe (pages 48 à 53) dont voici l'extrait pour la gare aval : « *La gare aval située en contrebas du centre station des Menuires, à proximité du bâtiment de la TC Pointe de la Masse s'inscrit dans une logique de traitement des teintes. Les gares des remontées mécaniques déjà présents sur le site présentent des tonalités foncées, ce qui favorise leur intégration paysagère. Le maintien de cette cohérence permettra d'assurer une continuité visuelle et une insertion harmonieuse de ce nouvel ouvrage dans son environnement. La volumétrie du bâtiment est pensée pour encadrer d'un côté une place centrale au pied des pistes du secteur de la Masse, sur laquelle les services s'ouvrent (caisses, sanitaires, plan...) et de l'autre côté, guider les files d'attente vers les quais d'embarquement avec un espace suffisant pour éviter les débordements. Le volume de la toiture, avec un seul pan faiblement incliné, permet d'abriter un escalier d'accès en*

gare hors des voies, sans créer d'édicule en toiture qui serait immédiatement visible depuis la Croisette. L'architecture des Menuires est marquée par une multiplicité de couleurs et de matériaux en façades, ainsi que des soubassements en pierre protégeant le pied des bâtiments. Le bâtiment de la gare aval reprend ce langage, en utilisant le soubassement pierre, un bardage métallique en partie centrale et un bardage bois à claire-voie entre imposte pour accentuer l'aspect longiligne du volume, en restant dans une expression sobre. Dans cette zone rapidement ombragée, le bâtiment ne cherche pas à intégrer de panneaux solaires.

Le bâtiment est également pensé pour présenter deux visages différents avec les mêmes matériaux. Vu depuis l'espace au pied des pistes du secteur de la Masse, le découpage des matériaux en façade reprend des bandes horizontales simples, en écho aux nombreux balcons filants présents sur les bâtiments des Menuires qui forment l'arrière-plan de ce point de vue. Vu depuis la Croisette ou en descendant les pistes d'accès depuis village, le soubassement et le bardage métallique dessinent des formes montagneuses, évoquant la fonction du bâtiment et de la remontée mécanique structurante du domaine. »

### 3.13. Observations du commissaire enquêteur

En complément des réponses apportées précédemment, un diaporama spécifique relatif à l'embarquement en gare intermédiaire a été élaboré (cf. annexe ci-après). Ce document vise à préciser le fonctionnement de cette configuration et à apporter des éléments de clarification permettant de répondre aux interrogations soulevées dans la première observation du commissaire enquêteur : « Majoritairement les oppositions se concentrent sur la gare intermédiaire dont le parti pris d'un double tronçon de la télécabine, fait craindre : [...] »

S'agissant du second point soulevé sur « l'absence de concertation et/ou de réunions publiques d'information en amont de l'enquête publique ont contribué, semble-t-il, aux avis négatifs exprimés dans les contributions défavorables du public », un courrier en date du 25 mars 2026 a été adressé au commissaire enquêteur pour clarifier ce point. Ce courrier reprend notamment au paragraphe 5, les éléments de réponse suivants :

« En ce qui concerne le champ d'application de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 du Code de l'environnement, l'article R. 121-2 fixe les seuils applicables :

- aux projets d'aménagement ou d'équipement pour lesquels la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement ;
- et aux projets d'aménagement ou d'équipement rendus publics en application du II de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement.

Or le coût de notre projet est inférieur aux seuils fixés pour les projets d'aménagement et d'équipement relevant de la catégorie des équipements touristiques, à laquelle appartiennent les remontées mécaniques.

Par ailleurs, les dispositions des articles L.472-1 à L472-5 et R. 472-1 à R. 472-13 du Code de l'urbanisme applicables aux projets de construction de remontées mécaniques n'exigent pas la réalisation de débat public.

En revanche, et afin de tenir compte de votre suggestion formulée lors de nos échanges, il est précisé que le projet a été conduit en collaboration étroite avec différentes parties prenantes de la destination.

À ce titre, les échanges et présentations suivants ont notamment été réalisés, parmi lesquels :


- Commission d'aménagement du domaine skiable du 16 avril 2024 avec une visite effectuée sur le site de la future gare intermédiaire ;
- Commission d'aménagement du domaine skiable du 20 août 2024 avec une présentation des flux existants et estimés autour du futur projet ;
- Conseil municipal du 24 février 2025 avec une présentation générale du projet ;
- Commission aménagement du domaine skiable du 19 mars 2025 avec une présentation générale du projet à l'identique de celle effectuée devant le conseil municipal ;
- Plénière SEVABEL de début de saison hivernale du 03 décembre 2025 avec une présentation générale du projet à l'ensemble des collaborateurs de l'entreprise ;
- Plénière ESF de début de saison hivernale du 17 décembre 2025 avec une présentation générale du projet à l'ensemble des moniteurs ESF de la station des Menuires.

Une présentation du projet à différents hébergeurs professionnels de la station, a également été réalisée par Les Menuires Tours, ainsi que lors de salons professionnels, tels que Destination Montagne les 20 et 21 janvier 2026, et plus récemment lors de l'International Ski Travel Market à Lech les 23 et 24 mars 2026, en présence de tour-opérateurs, d'agences de voyages et de partenaires distributeurs. »

Ce document, comprenant son annexe relative au diaporama spécifique à l'embarquement en gare intermédiaire, est établi en un exemplaire original, envoyé par courrier postal à Monsieur Alain VINCENT, ainsi qu'une copie diffusée de manière dématérialisée par courriel.

Fait à Les Menuires le jeudi 28 mai 2026,

Pour la SEVABEL, Maître d'Ouvrage porteur du projet,  
Son chef de projet, Matthieu GOUTTEFARDE  
En qualité de représentant habilité pour ledit dossier,

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

Copie dématérialisée :

- Madame THOMAS Donatienne, Maire de la commune Les Belleville
- Madame JAY Nathalie, service urbanisme commune Les Belleville
- Madame BOCQUET Brigitte, service urbanisme commune Les Belleville
- Monsieur PASCAL Sébastien, directeur technique & exploitation de la SEVABEL
- Monsieur BOBILLIER Didier, directeur général de la SEVABEL

# Projet télécabine Mont de la Chambre

Focus sur l'embarquement en gare intermédiaire

sevabel

Version M. GOUTTEFARDE du 18/05/2026



# TC Mont de la Chambre

sevabel

Une gare intermédiaire conçue et étudiée dans le moindre détail afin de favoriser la fluidité des passagers et optimiser les phases d'embarquement et de débarquement :

- ✓ Quais larges
- ✓ Temps de débarquement et d'embarquement allongé
- ✓ Embarquement en ligne droite uniquement
- ✓ Vitesse faible de déplacement des cabines
- ✓ Cabines spacieuses avec porte élargie
- ✓ Augets extérieurs pour les skis
- ✓ Affichage des places disponibles
- ✓ Dispositif en gare aval pouvant laisser des cabines vides pour l'intermédiaire
- ✓ Deux tronçons distincts pouvant être totalement désaccouplés



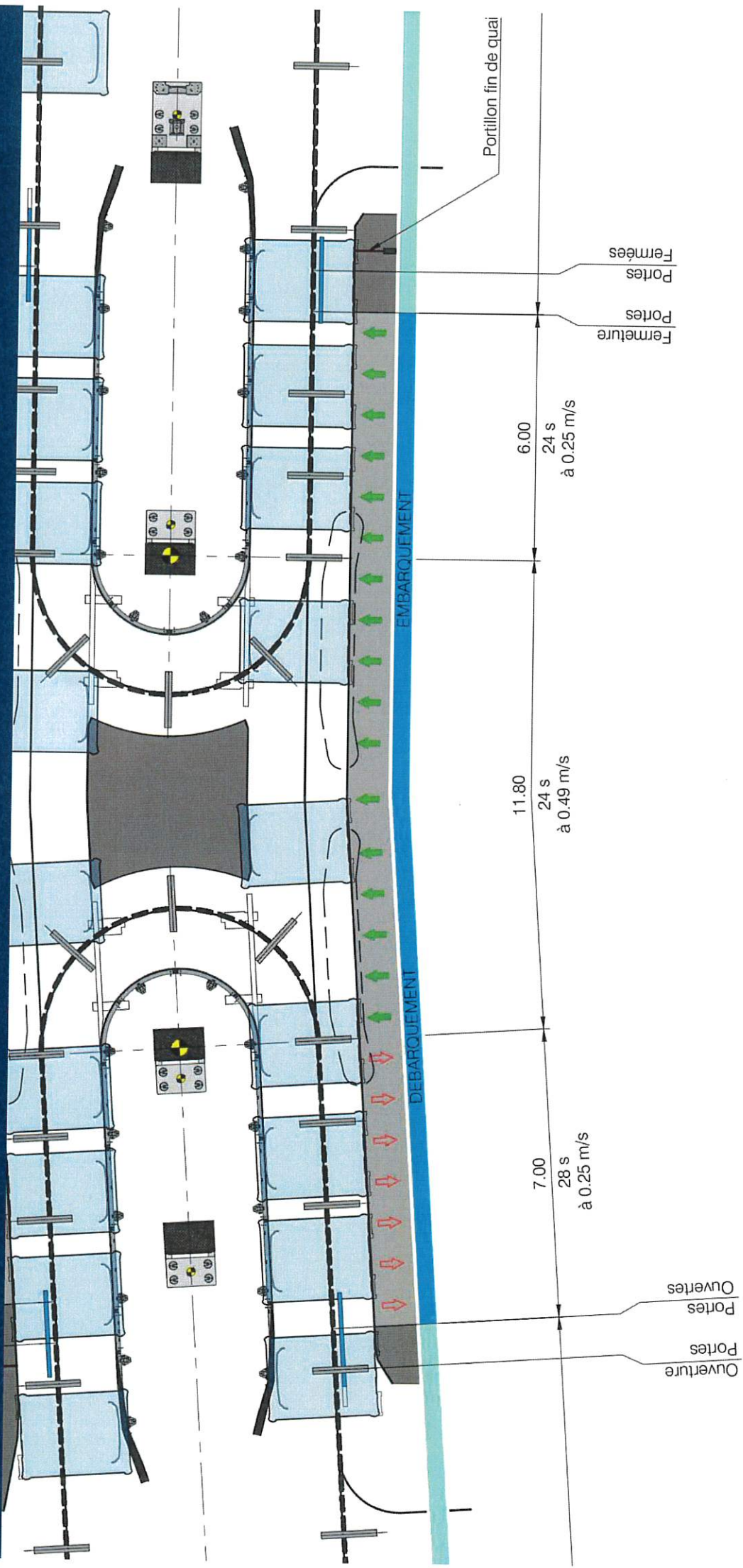


# TC Mont de la Chambre

sevabel

- Temps de débarquement et d'embarquement allongé
- Embarquement en ligne droite uniquement
- Vitesse faible de déplacement des cabines

*Des gares volontairement allongées pour maximiser le temps à disposition des passagers et minimiser la vitesse des cabines à quai*





# TC Mont de la Chambre

sevabel

- Cabines spacieuses avec porte élargie et sièges individuels
- Augets extérieurs pour les skis

*Des cabines de taille XL pour faciliter les échanges et des augets extérieurs pour ne pas obstruer le passage avec les skis*



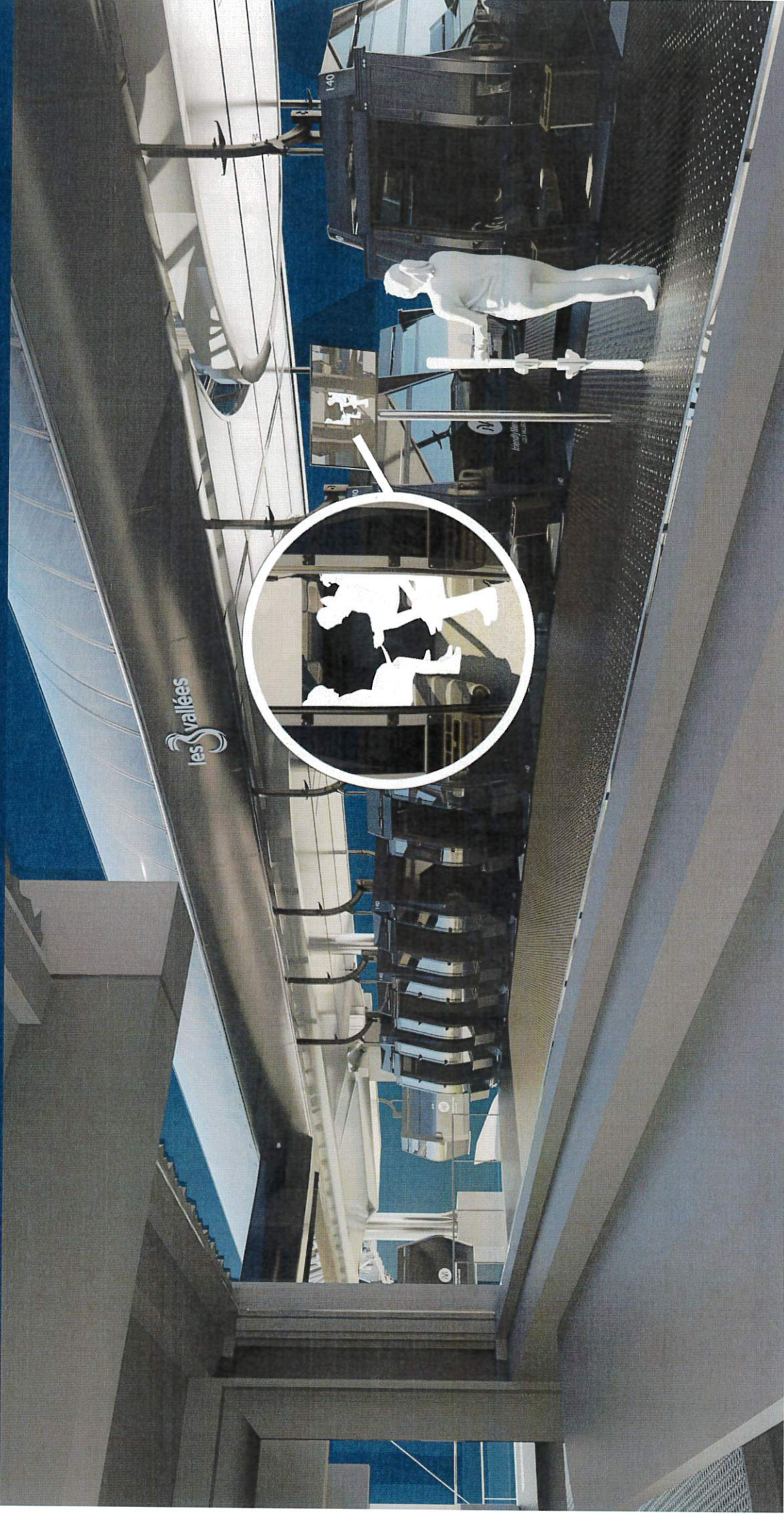


# TC Mont de la Chambre

sevabel

- **Affichage des places disponibles**
- **Dispositif en gare aval pouvant laisser des cabines vides pour l'intermédiaire**

*Des dispositifs d'accompagnement complémentaires pour assurer un niveau de confort d'embarquement accru*



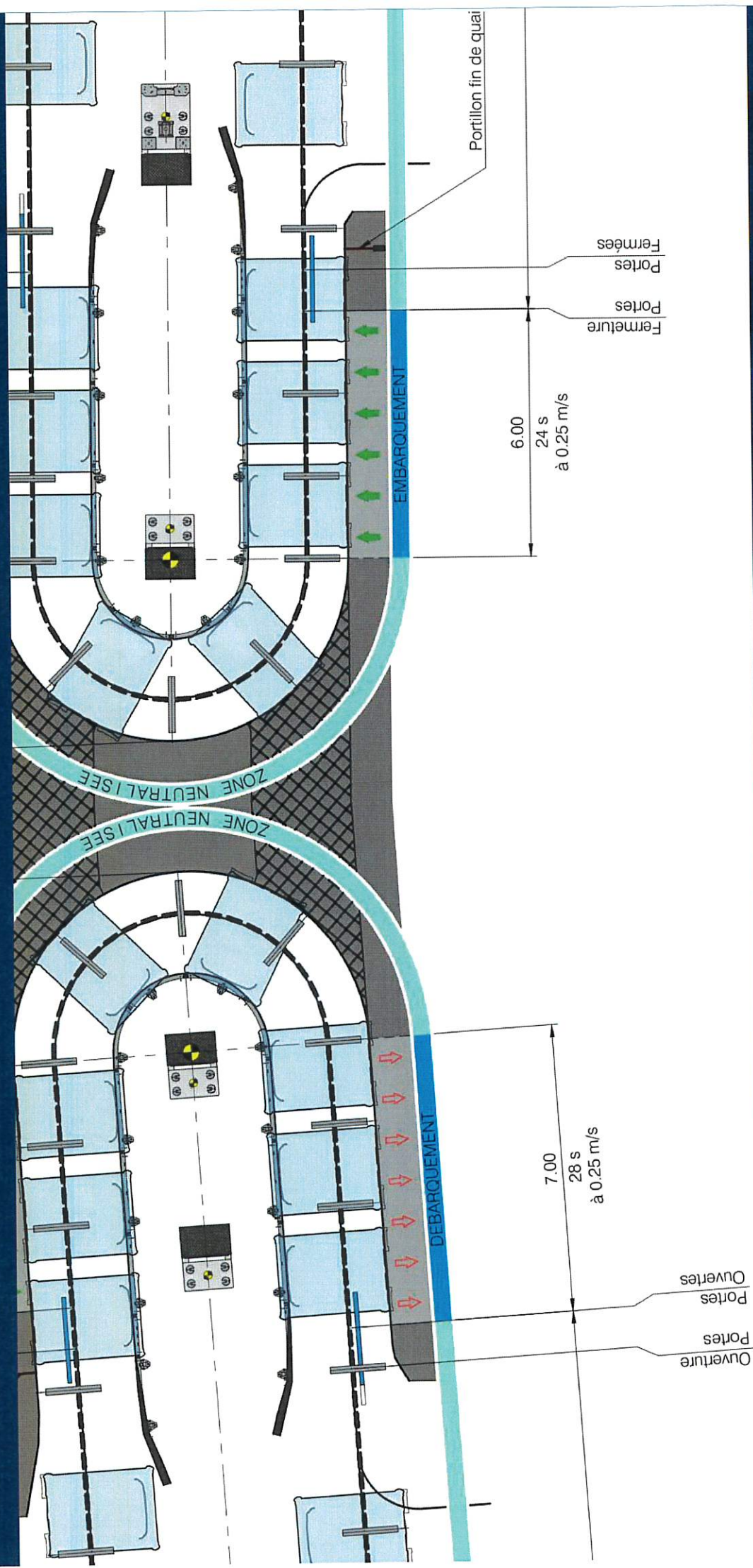


# TC Mont de la Chambre

sevabel

➤ **Deux tronçons distincts pouvant être totalement désaccouplés**

*Chaque tronçon est indépendant avec sa propre motorisation et boucle de câble*

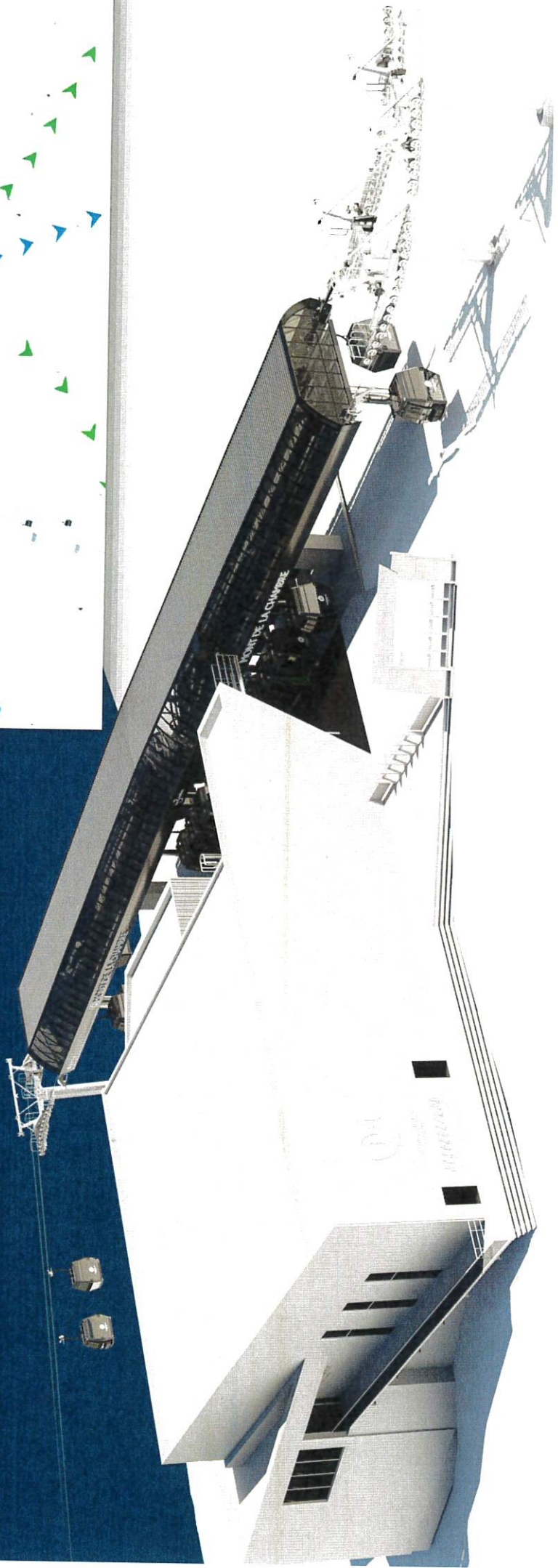
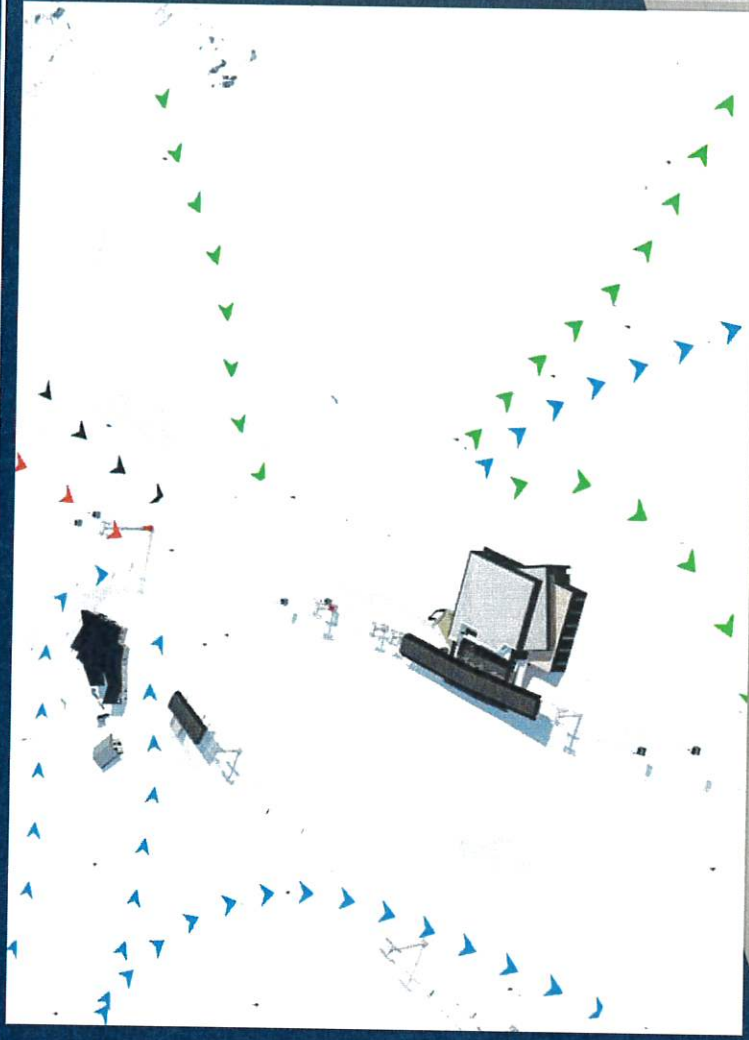




# TC Mont de la Chambre

sevabel

Une gare intermédiaire pour un véritable pôle d'échange à 2050m d'altitude en plein cœur du domaine skiable des Menuires

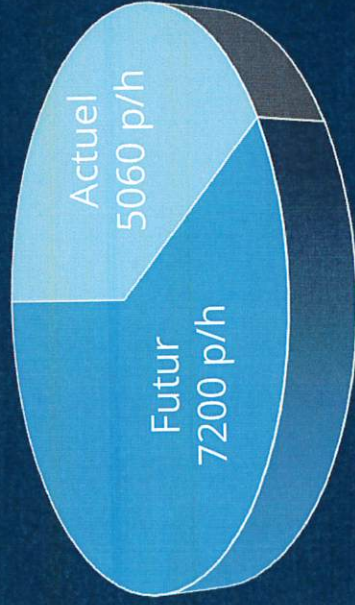




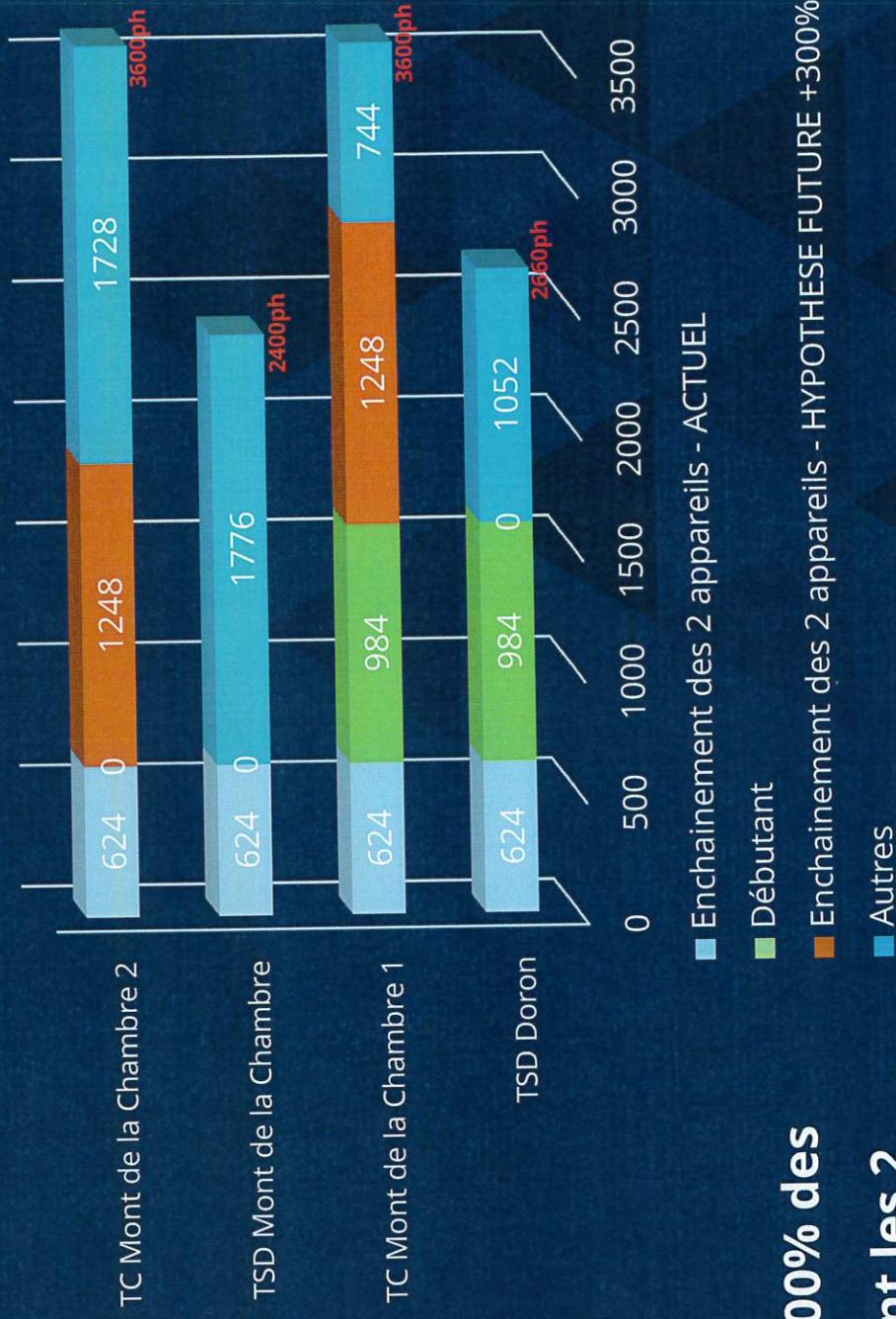
# TC Mont de la Chambre

sevabel

Débit théorique  
de la chaîne d'accès au sommet



Répartition des flux par appareil



**Avec une augmentation de 300% des passages actuels empruntant les 2 appareils, la gare intermédiaire proposera un débit équivalent au télésiège Mont de la Chambre actuel**

**SYMAB - SEVABEL**

**AVENANT n° 6**

**Convention de Concession SYMAB - SEVABEL relative à l'exploitation  
du réseau de remontées mécaniques et du domaine skiable des  
Menuires**



ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

Le **SYNDICAT MIXTE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA VALLÉE DES BELLEVILLE**, domicilié Mairie Les Belleville, 1 Rue des Places, 73440, Les Belleville, représenté par son Président, Monsieur Claude JAY spécialement habilité par délibération du comité syndical en date du 11 décembre 2023,

Ci-après « **Le Concédant** » ou « **Le SYMAB** »,

D'UNE PART,

ET

**LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE LA VALLÉE DES BELLEVILLE**, société par actions simplifiées au capital de 33.235.500 €, domiciliée 1349 avenue de la Croisette - 73440 LES BELLEVILLE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés sous le numéro B 353 065 964 RCS CHAMBERY, représentée par son Directeur général, Monsieur Didier BOBILLIER, spécialement habilité à l'effet des présentes par décision du Conseil d'Administration de ladite société en date du 26 septembre 2018,

Ci-après le « **Concessionnaire** » ou la « **SEVABEL** »,

D'AUTRE PART,

Ci-après dénommées ensemble « **les Parties** » ou individuellement « **la Partie** ».

Accusé de réception en préfecture  
073-257300277-20231213-DCM-2023-00002-DE  
Date de télétransmission : 13/12/2023  
Date de réception préfecture : 13/12/2023 2



## ARTICLE 2 : PROGRAMME D'INVESTISSEMENT COMPLÉMENTAIRE

Au titre du présent avenant, un programme d'investissement complémentaire est arrêté portant principalement sur des travaux de nature à garantir et améliorer la sécurité et le confort des usagers jusqu'au terme de la **Concession**, ainsi que des travaux relatifs à la réduction de l'impact écologique et la diversification de l'offre touristique.

**2.1.** – Les investissements visant à moderniser le parc de remontées mécaniques sont les suivants :

- **Reconfiguration de la chaîne d'accès au sommet du Mont de la Chambre**  
Cet investissement qui consiste à remplacer le télésiège du Doron et le télésiège Mont de la Chambre (ou le Télécabine Bruyères 2) par un nouvel appareil de type télécabine double tronçons a pour objectif :
  - D'augmenter les débits afin de garantir un temps d'attente optimal pour rejoindre le sommet du Mont de la chambre
  - D'absorber le nouveau volume de clients généré par la création d'un nouvel hôtel sur le versant de la Croisette
  - De fiabiliser le fonctionnement de l'appareil et le retour dans les stations 3 Vallées en cas de météo défavorable avec une meilleure tenue au vent
  - D'augmenter le niveau de sécurité du transport des enfants
  - De permettre aux skieurs débutants de skier sur le premier tronçon
  - De s'affranchir des problèmes liés au pergélisol au sommet du Mont de la Chambre.

Accusé de réception en préfecture  
071 251360277 20231211 EKMA 2023 00002-AE  
Date de télétransmission : 12/12/2023  
Date de réception préfecture : 12/12/2023 6



Le choix définitif du type d'appareils, de leur implantation et la configuration de l'accès au sommet sera fait en concertation avec le **Concédant** en fonction du rendu des différentes études et en particulier des contraintes environnementales.

Le montant total d'investissement prévu pour ce projet stratégique pour le domaine skiable des Menuires est de trente-six millions d'euros (36M€). La date de mise en exploitation prévisionnelle est au plus tôt en 2027 et dépendra de l'obtention des autorisations administratives.

- Démontage de la TC de Masse 1 et de la salle hors-sac situées sur le plateau éponyme au plus tard au printemps 2025 afin de permettre la reconfiguration du plateau de la Masse et de l'adapter à l'évolution des flux skieurs.
- Remplacement de la TB Croisette par des véhicules fermés.  
Cet investissement permet d'améliorer le niveau de sécurité d'un appareil obsolète construit en 1982 ; de favoriser une mobilité douce pour l'accès aux activités hors ski et piétons et répondre aux attentes des écoles de ski pour le parcours débutant.  
Le coût prévisionnel de ce remplacement est estimé à sept millions d'euros (7M€) hors taxe.  
Du fait de l'interface entre sa gare de départ et celle du télésiège Doron, la date de sa réalisation sera phasée avec celle du remplacement du télésiège Doron.
- Construction d'un garage pour le télésiège bulles Roc 2 (450 m<sup>2</sup>)  
Cet investissement permet de fiabiliser l'appareil afin de réduire les retards d'ouverture en cas de conditions météo défavorables, de réduire la dégradation des véhicules et d'augmenter le débit par l'ajout de 16 sièges afin de passer de 2 200 p/h à 2 800 p/h en 2025. La réalisation de ce projet est conditionnée à sa faisabilité technique en particulier la capacité du constructeur à fournir de nouveaux véhicules.  
Le coût prévisionnel de ce remplacement est estimé à deux millions d'euros (2M€) hors taxe.
- Ajout de 14 sièges au télésiège Roberty  
Cet investissement permet de faire passer le débit de 1 800 p/h à 2 600 p/h en 2025.  
Le coût prévisionnel estimé de cette opération est de trois cent mille euros (300k€) hors taxe.

**2.2. – Les investissements relatifs à la diversification de l'offre touristique et à la réduction de l'impact écologique :**

- Création d'une salle hors-sac, d'un espace détente et d'un espace séminaire en réhabilitant la gare d'arrivée de l'ancienne TC de Masse 2  
Cet investissement permettra de continuer à renforcer l'attractivité du sommet de la Masse pour attirer des clients 3 Vallées sur les Menuires hiver comme été. Le coût prévisionnel est estimé à un million cinq cent mille euros (1,5M€) hors taxe. Le projet définitif sera validé en concertation avec le **Concédant**.

- Réalisation d'une plateforme ludique et d'une zone de pique-nique au sommet de la TC de Roc 1.

Cet investissement permettra de développer l'offre hors ski sur le domaine skiable des Menuires et d'accueillir la clientèle estivale.

- Production d'énergie renouvelable (minimum de 10 % des consommations réelles de l'exploitant à horizon 2030).



Cet investissement permettra d'augmenter l'autonomie énergétique de la station de ski et réduire son impact environnemental.

Les investissements liés à la diversification de l'offre touristique et à la réduction de l'impact écologique et à l'adaptation au changement climatique sont estimés à six millions et quatre-cent mille euros (6,4M€) hors taxe pour la durée restante de la **Concession**.

Le **Concessionnaire** s'engage à réaliser les investissements mentionnés au présent article dans la limite d'un plafond total de cinquante et un million sept cent mille euros (51,7M€) hors taxe, valeur 2023. Ce montant comprend la valeur des investissements engagés par le **Concessionnaire**, quel que soit le moyen de financement mis en œuvre. En cas d'atteinte de ce plafond réactualisé de l'inflation, les **Parties** se rencontreront pour réexaminer la réalisation de ces investissements.

Le détail des investissements au titre du présent avenant figure en Annexe 1.

**2.3. – L'engagement du Concessionnaire de réaliser les investissements résultant du présent avenant demeure conditionné à la délivrance des autorisations administratives et d'urbanisme relatives à la construction et à la mise en exploitation des installations et équipements, et notamment, à l'obtention des permis de construire, des autorisations d'exécution des travaux, des permis de démolir et de toute autre autorisation et tout autre titre d'exploitation nécessaire.**

Le **Concessionnaire** n'est pas tenu responsable des retards, recours, retraits ou refus survenant dans l'obtention des autorisations administratives ne résultant pas exclusivement de son fait.

Accusé de réception en préfecture  
073-257300277-20231211-BC18-2023-00002-BR  
Date de télétransmission : 12/12/2023  
Date de réception préfecture : 12/12/2023 8





<b>Garage &amp; augmentation débit TSD Roc 2</b>	Création d'un garage de 400 m <sup>2</sup> , stockage de tous les sièges, ajout de 17 sièges, augmentation du débit.	
<b>Rénovation vestiaire &amp; PDV Croisette</b>	Rénovation des vestiaires du personnel, isolation thermique du bâtiment. Réaménagement de l'espace vente, ajout de 8 automates. Cela nécessitera une mobilisation de la maison de la montagne : trouver un autre endroit pour l'été 2026.	
<b>Rénovation cabines TPH Preyerand</b>	Rénovation complète des cabines.	
<b>TSD Becca / TSD SUNNY</b>	Rénovation des armoires électriques / grande inspection du SUNNY.	
<b>Travaux neige</b>	SDM5 : rénovation du tuyautage et préparation du futur réseau d'adduction des ECHAUDS 2 - SDM7 : ajout d'un deuxième compresseur d'air – SDM8 : rénovation du tuyautage, remplacement de 2 pompes, augmentation du débit (de 140 M3/H à 180 M3/H).	
<b>Tunnel St Martin</b>	Création de l'ilot central et enrobé.	
<b>Les Echauds 2</b>	2025 : mesures compensatoires 2026 : terrassement, réseaux, nouvelle salle des machines Le volume d'eau stockée cible est de 168 000 m <sup>3</sup> contre 50 000 m <sup>3</sup> aujourd'hui, avec une augmentation de débit instantané de 600 m <sup>3</sup> /h.	Objectif : + 118000 m <sup>3</sup> /H d'eau stockés + 600 m <sup>3</sup> /H de débit instantané. <b>Cout : 6 000 000 euros</b>
<b>Aménagement sommet Roc 1 pour l'été</b>	Balanoire géante, circuit de Kart, jeux, Snack Food (ouvert aussi l'hiver).	Faire des aménagements harmonieux, penser à l'intégration dans le paysage
<b>Présentation projet TC Mont de la Chambre 1 &amp; 2</b>	2025 : Dépôt du PC commun entre LES BELLEVILLE / LES ALLUES Démantèlement TC MASSE 1 (éviter de faire étude d'impact supplémentaire et acceptation du dossier) et réalisation gazex MONT DE LA CHAMBRE. 2026 : réalisation des massifs du 1 <sup>er</sup> tronçon. 2027 : démantèlement du TSD DORON, construction du 1 <sup>er</sup> tronçon, massifs du 2 <sup>ème</sup> tronçon. 2028 : démantèlement TSD de la CHAMBRE. Construction du 2 <sup>ème</sup> tronçon, reprofilage des Boys après le PC du TC Mont de la Chambre.	<b>Cout du projet : 45 000 000 euros</b>  Pas de réponse de la mairie des ALLUES  1 décembre 2028 les 2 tronçons opérationnels

