

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNE DE LES BELLEVILLE

ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LE PROJET DE REMPLACEMENT DE DEUX TELESIEGES PAR LA TELECABINE DU MONT DE LA CHAMBRE 1 & 2 SUR LA COMMUNE DE LES BELLEVILLE (SAVOIE)

ENQUÊTE PUBLIQUE N° E26000026/38

DU VENDREDI 10 AVRIL 2026 AU LUNDI 11 MAI 2026

CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Gares actuelles de départ des TSD du Doron et du Mont de la Chambre + Garage sommital sièges

Alain VINCENT
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

1. RAPPEL HISTORIQUE – page 3
2. PRESENTATION DU PROJET, DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DE SON CADRE REGLEMENTAIRE – page 3
3. LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE (cf. Art 123-8 du code de l'environnement) – page 11
4. AVIS DE LA MRAE ET REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE, AVIS DES SERVICES DE L'ETAT – page 13
5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE (cf. Art 123-9 à 123-11 du code de l'environnement – page 14
6. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LES REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE – page 16
7. APPRECIATION GLOBALE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR PROJET SUR LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE – page 18
8. MON OPINION SUR LE PROJET – page 19
9. CONCLUSION GENERALE ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR – page 21

1. Rappel historique

Les Belleville sont une commune nouvelle de montagne située en Tarentaise, dans le département de la Savoie en région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle est créée le 1er janvier 2016 par le regroupement des communes de Saint-Martin-de-Belleville et de Villarlurin qui deviennent des communes déléguées. Depuis le 1er janvier 2019, elle s'est étendue à la commune de Saint-Jean-de-Belleville, devenant également commune déléguée.

Avec ses **33 villages** habités à l'année et ses **3 576 habitants**, elle s'étend sur un territoire de **22 755 hectares**, le troisième plus important de Savoie.

Sur le territoire de la commune Les Belleville ont été aménagées successivement depuis 1965 trois stations de sports d'hiver de renommée internationale : Les Ménuires, Val-Thorens et Saint-Martin-de-Belleville. Ensemble elles comptent aujourd'hui plus de 60 000 lits touristiques et sont reliées **au domaine skiable des 3 Vallées**.

Connue pour son fabuleux domaine skiable, la commune Les Belleville possède aussi d'immenses espaces naturels préservés où la nature est intacte.

La SEVABEL (Société d'Exploitation de la vallée des Belleville), exploite les remontées mécaniques du domaine skiable des Ménuires et de Saint-Martin de Belleville par Convention de concession du SYMAB ((Syndicat Mixte pour l'aménagement de la Vallée des Belleville). Cette convention, définit dans l'article 2 de son avenant n°6, reçu en Préfecture le 13 décembre 2023, le programme d'investissement du concessionnaire jusqu'au terme de la Concession, qui comprend notamment la reconfiguration de la chaîne d'accès au sommet du Mont de la Chambre à mettre en exploitation prévisionnelle au plus tôt en 2027.

A noter que la SEVABEL est complémentaiement titulaire d'une autre convention de concession de services avec la commune des Belleville pour l'exploitation des remontées mécaniques et du domaine skiable de la station de Saint-Martin-de-Belleville. Elle est ainsi dotée d'une Délégation de Services Publics globale de gestion du domaine skiable communal.

2. Présentation du projet, de l'enquête publique et de son cadre réglementaire

2.1 Le projet

La SEVABEL, société exploitante des 2 domaines skiables des Menuires et de Saint-Martin-de-Belleville (73, Savoie) dans le cadre de 2 conventions de concession de services (DSP) contractualisées avec la commune des Belleville et courant jusqu'en 2037, **a pour projet de remplacer le télésiège débrayable 4 places du Doron (TSD4 Doron) et le télésiège débrayable 6 places à bulles du Mont de la Chambre (TSD6 Mont de la Chambre) par une nouvelle télécabine à double tronçon dénommée par la suite TC Mont de la Chambre.**

LES RAISONS MOTIVANT UNE NOUVELLE TELECABINE

La restructuration de la chaîne d'accès au sommet du Mont de la Chambre, point culminant du domaine skiable des Menuires à 2850 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.

Aujourd'hui, cette chaîne repose sur deux télésièges débrayables : le TSD4 Doron et le TSD6 Mont de la Chambre.

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 l'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 par saison d'hiver en moyenne. 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.

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

Le choix s'est porté sur le remplacement des deux télésièges par une télécabine à double tronçon baptisée TC Mont de la Chambre. Il résulte d'échanges avec la municipalité, les écoles de ski, le club des sports, les socio-professionnels, le service des pistes et la SEVABEL. L'appareil a pour vocation de répondre aux enjeux suivants : 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 autres installations existantes du domaine skiable.

CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE TELECABINE

Les principales caractéristiques de cet appareil seront : Deux tronçons indépendants avec leur propre boucle de câble 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.

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 de matériaux supplémentaires ; 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.

Cet appareil est conçu pour une exploitation hivernale. Toutefois, conscient des enjeux futurs, le projet a été étudié et dimensionné pour permettre une éventuelle utilisation estivale, avec le raccordement des différents aménagements aux terrains réaménagés 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.

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.

LES OBJECTIFS STRATEGIQUES DE LA TELECABINE DU MONT DE LA CHAMBRE

Au-delà de la performance technique, ce projet répond à des enjeux stratégiques majeurs : fluidifier les flux sur un secteur clé, sécuriser les retours inter stations 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 le fleuron technologique 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.

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. Symbole d'ambition et de modernité, le projet de 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.

DESCRIPTION DE L'APPAREIL FAISANT L'OBJET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXECUTER LES TRAVAUX ET DE MISE EN EXPLOITATION DE LA TELECABINE

a. 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.

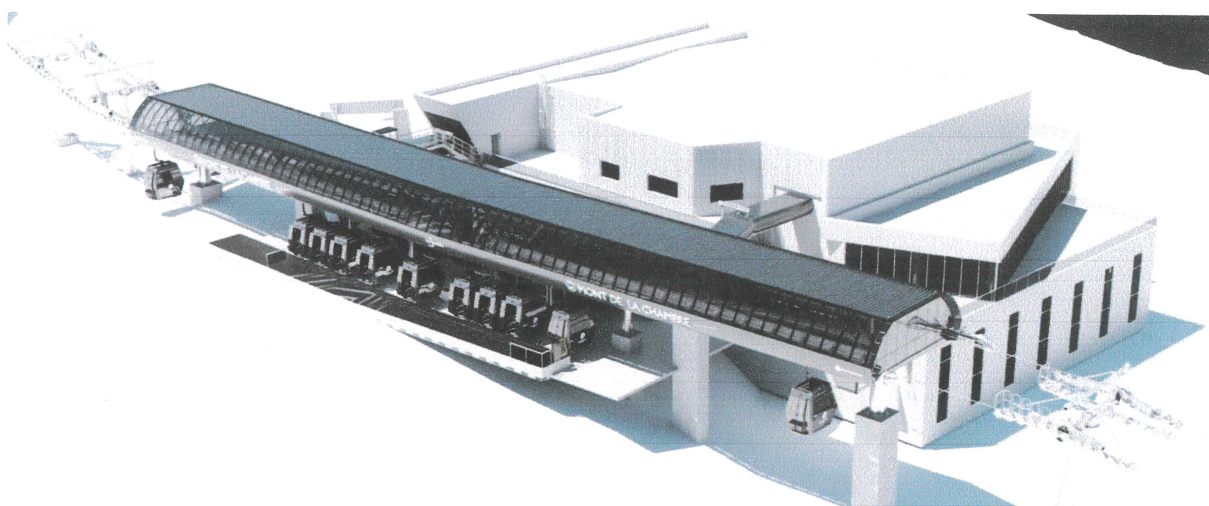
Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Conclusions motivées de l'enquête publique environnementale

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.



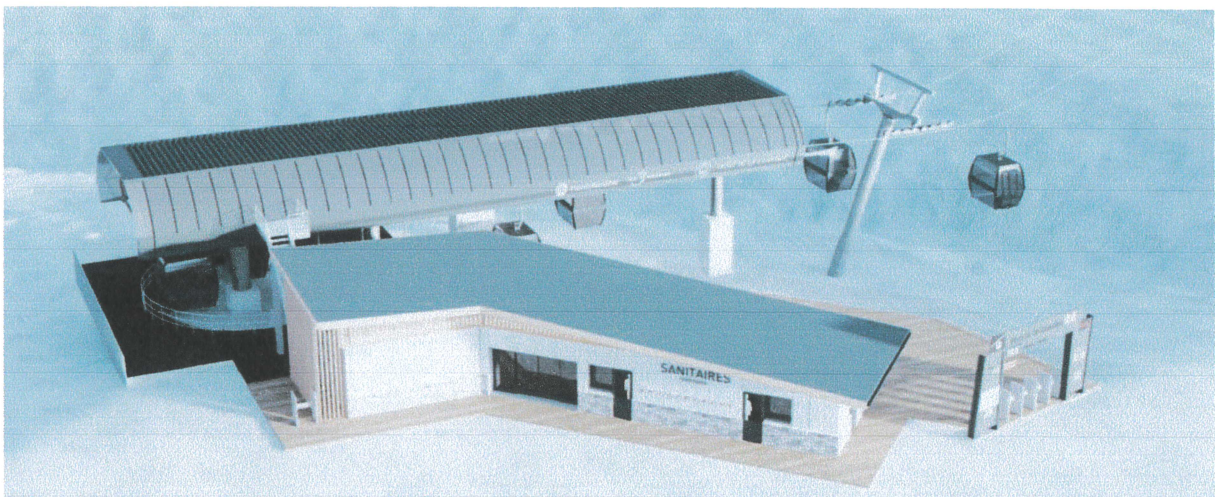
La ligne de la nouvelle télécabine sera conçue avec de très grandes portées, permettant de limiter le nombre de pylônes à seulement 23 ouvrages. Une attention particulière a été portée à son intégration paysagère : aucun survol ne dépassera 50 m, ce qui évite l'installation de balises lumineuses pour 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.



b. 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.

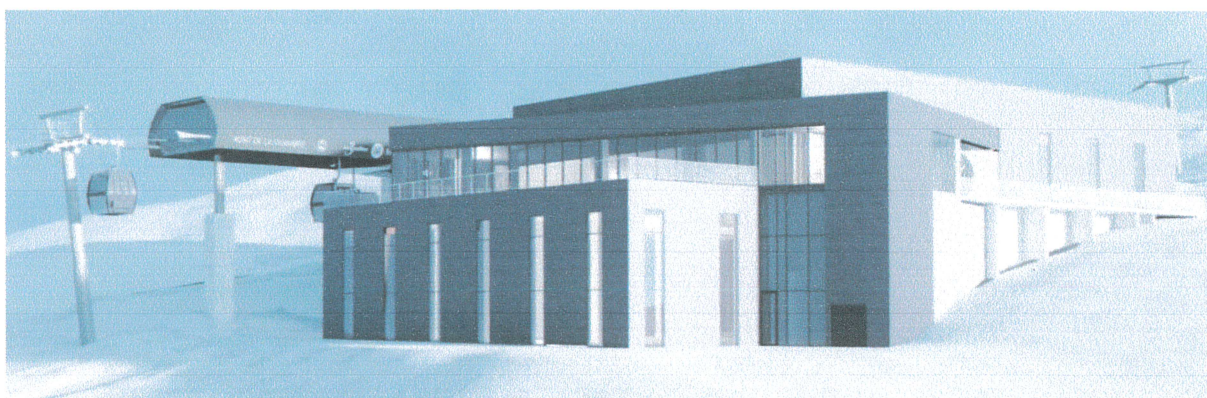


Un reprofilage des pistes sera réalisé, intégrant l'élargissement du dalot existant sur le Doron des Belleville ainsi que le relèvement de l'altitude de la plateforme pour faciliter la connexion entre les différents appareils des deux versants.

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.



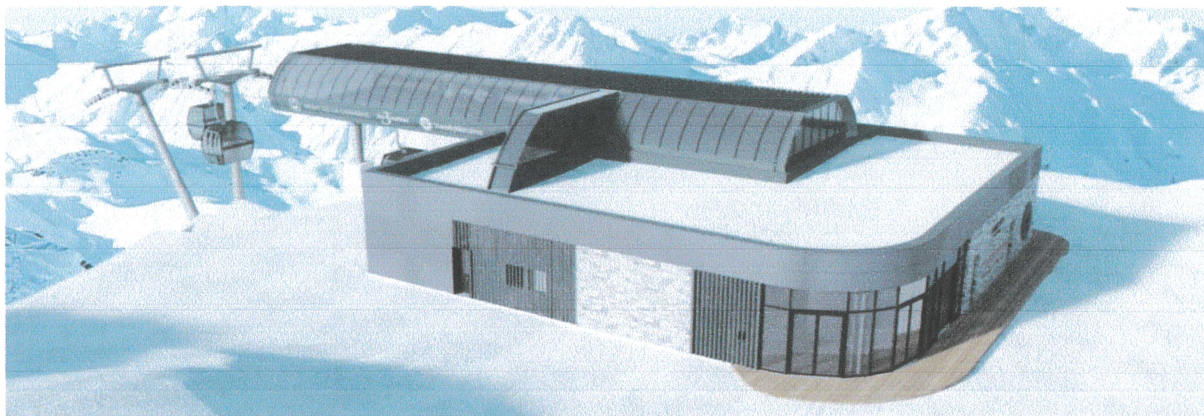
Un réaménagement autour du bâtiment sera réalisé afin de connecter la nouvelle infrastructure à la piste des Boyes. La véloroute existante sera déviée, empruntant désormais la piste des Boyes pour venir se raccorder à l'aval de l'Atelier Neige.

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.

c. 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.

d. 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 oeuvre 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.

e. 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

AUTORISATIONS DES PROPRIETAIRES DES TERRAINS D'ASSIETTE DU PROJET

⇒ Pour permettre la réalisation du projet, la commune des Belleville a donné les autorisations suivantes à la SEVABEL :

- Attestation du Maire en date du 11 décembre 2025 autorisant la SEVABEL d'une part à implanter des pylônes et des gares pour la télécabine du Mont de la Chambre sur les parcelles communales concernées, d'autre part à survoler le domaine public sur l'ensemble de la ligne ;
 - Conseil municipal du 15 décembre 2025 : autorisation donnée à la SEVABEL de déposer une demande d'autorisation de défrichement d'une surface de 1 765 m² incluse dans les parcelles communales concernées par le projet de construire de la TC du Mont de la Chambre.
- ⇒ Pour permettre la réalisation du projet, la Société d'Aménagement de la Savoie (SAS) a donné par lettre en date du 8 octobre 2025 a donné son autorisation à la SEVABEL de réaliser les travaux et à exploiter l'ouvrage sur les parcelles dont elle est propriétaire ;
- ⇒ Pour permettre la réalisation du projet, le département de la Savoie a donné à la SEVABEL par courriel en date du 5 novembre 2024 une autorisation de survol de la RD 117 et de la parcelle cadastrée AH 0098, dont il est propriétaire,
- ⇒ Pour permettre la réalisation du projet, il est rappelé que dans les actes de propriété, les terrains des copropriétés des Asters et des Antares sont grevés d'une servitude de survol d'une largeur de 20 mètres à partir de la ligne actuelle du télésiège.

COÛT DU PROJET

Le coût total du projet est estimé globalement à 52,9 Millions d'euros et comprend : la démolition de bâtiments, le démantèlement des TSD Doron et Mont de la Chambre, la construction de la TC du Mont de la Chambre 1 & 2, les travaux de reprofilage partiel de piste associés (reprise de la piste bleue « Petits creux », reprise de la bretelle d'accès à la piste rouge Douillet haut), ainsi que les mesures de compensation environnementale. Il est notablement supérieur à celui prévu initialement dans l'avenant n°6 à la convention de concession du 1^{er} janvier 1991, courant jusqu'en 2037 (Voir § 7 Economie générale du projet) et résulte du choix du concédant, adressé par mail en date du 21 mai 2024 à la SEVABEL, de conserver le TC Bruyères 2 et de supprimer le TSD du Mont de la Chambre.

Commentaires du commissaire enquêteur

Le coût total du projet (52,9 M€ se décomposant en une tranche 1 de 16,250 M€ et une tranche 2 de 21,850 M€) ne figure pas dans le dossier d'enquête publique et m'a été communiqué à ma demande. Ce budget prévisionnel est constitué des grands postes suivants : appareil 38,1 M€, gares 9,7 M€, pistes 1M€, travaux annexes 2,1 M€, études et suivi 2 M€).

A noter : - D'une part qu'il avait été annoncé le 19 mars 2025 en commission d'aménagement, comprenant des élus municipaux, un coût prévisionnel de 45 M€ : des choix ultérieurs relatifs aux caractéristiques de l'appareil (augmentation significative de la capacité, meilleure tenue au vent) validés au fur et à mesure avec le délégant expliqueraient l'évolution du coût du projet ; - D'autre part que la SEVABEL n'a pas été en mesure de me communiquer d'estimation des coûts des 3 scénarios alternatifs étudiés en amont mais non retenus, au motif qu'ils n'ont pas été chiffrés au stade préliminaire.

2.2 L'enquête publique et son cadre réglementaire

L'enquête publique porte sur le remplacement de deux télésièges (TSD du Doron et TSD du Mont de la Chambre) par la Télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2, pour lequel ont été déposées les demandes d'autorisation d'urbanisme suivantes par la Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville (SEVABEL) :

- Une demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 (PC n° 073 257 25 06001) enregistrée le 17 octobre 2025 ;
- Une demande d'autorisation de défrichement pour l'élargissement du layon situé en amont de la gare de départ G1, déposée le 14 novembre 2025, portant sur une surface totale à défricher de 0,1765 hectare, et relative à la construction de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2.

A noter qu'un permis de construire distinct, portant exclusivement sur la partie bâtiment de la gare sommitale G4, déposé le 14 octobre 2025 et délivré le 14 octobre 2025, a fait l'objet d'une instruction conjointe des communes des Belleville et des Allues, en raison de l'implantation du bâtiment à cheval sur les limites cadastrales de ces deux communes.

Nonobstant l'évaluation environnementale, figurant au dossier d'enquête publique, traite de

Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Conclusions motivées de l'enquête publique environnementale

manière exhaustive l'ensemble des gares du projet, y compris la gare sommitale, et couvre bien l'intégralité du projet.

Le projet dans son ensemble est règlementairement soumis à une évaluation environnementale (Art R.122-2 du code de l'environnement (version modifiée par le décret n°2024-529 du 10 juin 2024) au regard des différentes rubriques concernées.

Aussi appelée étude d'impact, l'évaluation environnementale, partant de l'état actuel de l'environnement et des caractéristiques techniques des aménagements envisagés :

- Analyse les incidences prévisibles sur les milieux (physique et naturel), les effets sur le paysage et l'environnement humain ;
- En déduit les évolutions probables de l'environnement, les incidences négatives résultant de la vulnérabilité au changement climatique, aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs ;
- Propose des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ;
- Soumet un dispositif de suivi environnemental durant le chantier et de mesure des effets du projet sur le long terme.

⇒ **A noter** qu'au regard des caractéristiques du projet et des conclusions de l'étude d'impact, celui-ci n'est pas soumis à d'autres régimes d'autorisation environnementale distincts, notamment au titre des espèces protégées ou de la législation sur l'eau.

Le projet fait l'objet d'une enquête publique environnementale réalisée dans le cadre des articles R. 123-5, R. 123-19 et L. 123-15 du code de l'environnement.

Le projet de construction de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 relève de l'article 43 du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement qui soumet à étude d'impact les projets de remontées mécaniques transportant plus de 1500 passagers à l'heure.

Le projet de remplacement de deux télésièges par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale (Art L 122-1 III et R 122-7 du code de l'environnement) et donne lieu à enquête publique (art L 122-1 IV du code de l'environnement). Il est également soumis à une demande d'autorisation d'exécuter les travaux (DAET) (art L 472-1 et suivants et R 472 -1 et suivants du code de l'urbanisme). Cette autorisation tenant lieu de permis de construire, délivré après avis du Préfet au titre de la sécurité des installations et des aménagements de remontée mécanique.

La demande d'autorisation de défrichement relève des articles L.341-3, R.341-1 et suivants du code forestier.

3. La composition du dossier d'enquête publique (cf. Art 123-8 du code de l'environnement)

Le dossier d'enquête publique, consultable en mairie de Saint-Martin-de-Belleville, siège de l'enquête, est constitué des 14 pièces suivantes :

- Un registre d'enquête
- Arrêté du Maire de la commune des Belleville prescrivant l'enquête publique en date du 24 mars 2026 ;
- Décision du Tribunal Administratif me désignant en qualité de commissaire-enquêteur en date du 11 mars 2026 ;
- Les coupures de presse des annonces légales de l'enquête publique parues :
 - Le jeudi 26 mars 2026 dans le Dauphiné Libéré ;
 - Le vendredi 27 mars dans La vie nouvelle / Les affiches de Savoie ;
 - Le jeudi 16 avril 2026 dans le Dauphiné Libéré ;
 - Le vendredi 17 avril 2026 dans La vie nouvelle / Les affiches de Savoie.
- L'annonce d'enquête publique publiée sur le Web le 26 mars 2026 sous la référence LDL-497851400
- L'avis d'enquête publique affiché :
 - Sur les panneaux d'affichage municipal de la commune des Belleville (Certificat d'affichage de la mairie joint) ;
 - A l'entrée des bureaux de la SEVABEL aux Ménuires ;
 - En haut en bas de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 ;
 - Au départ et à l'arrivée des TSD du Doron et du Mont de la Chambre ;

- Preuves - photographies de l'affichage de l'Avis d'enquête publique sur les lieux énumérés ci-dessus ;
- Le dossier de demande d'autorisation de défrichement reçue par la Direction Départementale des Territoires de Savoie (Service Environnement, Eau, Forêt) le 14 novembre 2025, déclaré complet le 14 novembre 2025, puis suivi d'un procès-verbal de reconnaissance des bois à défricher en date du 30 mars 2026, concluant qu'il n'existe pas de motifs de refus à la demande déposée par la SEVABEL ;
- La demande d'autorisation d'exécuter des travaux (PC n° 0732572506001) visant la construction de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2, déposée le 17 octobre 2025 comprenant en particulier :
 - a. Formulaire Cerfa n° 13409*15 – Demande de permis de construire
 - b. Notice architecturale
 - c. Etude d'impact
 - d. Attestation du contrôleur technique sur la prise en compte des règles parasismiques ;
 - e. Risques natures – Attestation de l'architecte ;
 - f. Attestations de l'architecte concernant la prise en compte de la réglementation thermique ;
 - g. Carnets de plans ;
 - h. Dossier spécifique permettant de vérifier la conformité des ERP aux règles d'accessibilité et de sécurité contre l'incendie et la panique ;
 - i. Gare g2/G3 ;
 - j. Autorisations des propriétaires.
- L'avis conforme au titre de la sécurité des installations et des aménagements portant autorisation d'exécution des travaux délivré par la Préfète de Savoie en date du 20 mars 2026, assortie d'une obligation de démontage de l'appareil et de ses annexes ainsi que d'une remise en état du site dans un délai de 3 ans à compter de la mise en arrêt de l'appareil ;
- Un addendum de la SEVABEL en date du 16 février 2026 du constructeur DOPPELMAYR retenu pour la réalisation de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 ;
- L'avis délibéré n° 2025-ARA1992-AP-N9556 et 2025-ARA-AP1994-N9735 de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) en date du 27 janvier 2026 ;
- La note en réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 2 mars 2026, accompagnée du résumé non technique actualisé conformément aux demandes de la MRAE ;
- L'arrêté n° 2025-821 en date du 14 octobre 2025 accordant à la SEVABEL au nom des communes des Belleville et des Allues, un permis de construire, valant permis de démolir du télésiège et des bâtiments annexes, pour la construction de la gare d'arrivée de la télécabine du Mont de la Chambre ;
- La copie d'une lettre de la SEVABEL, adressée au commissaire-enquêteur le 25 mars 2026, en réponse à ses demandes de précisions sur le contenu du dossier d'enquête publique, visé à l'article R123-8 du code de l'environnement, relatives : - à la concertation préalable du public, - aux éventuels régimes d'autorisation environnementale distincts, susceptibles d'être applicables au projet au regard de ses caractéristiques et des conclusions de l'étude d'impact, notamment au titre des espèces protégées ou de la législation sur l'eau, - aux avis émis des services de l'Etat et des collectivités locales sur le projet.

4. Analyse succincte de l'évaluation environnementale ou étude d'impact, avis de la MRAE et réponses de la SEVABEL, avis des services de l'Etat

4.1 Analyse succincte de l'évaluation environnementale

⇒ **Se reporter au point 4 de mon rapport et à ses annexes**

Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Conclusions motivées de l'enquête publique environnementale

4.2 Les Avis de l'Autorité Environnementale (MRAE), les réponses du Maître d'ouvrage, les avis des services de l'Etat

Nota :

*Selon le Maître d'Ouvrage (SEVABEL), la demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de la télécabine TC du Mont de la Chambre n° PC0732572506001 valant demande de permis de démolir (art R.431-21B du code de l'urbanisme) en date du 17 octobre 2025 et la demande d'autorisation de défrichement en date du 12 novembre 2025 relatives à la construction de la télécabine du Mont de la Chambre, **ne sont pas soumises à l'avis de Personnes Publiques Associées.***

4.2.1 L'Avis délibéré de l'Autorité environnementale et les réponses du Maître d'ouvrage (Se reporter au paragraphe 4.2.1 de mon rapport pour les détails)

➤ **L'Avis délibéré de l'Autorité environnementale**

L'Autorité environnementale s'est exprimée sur le projet de remplacement de deux télésièges par la télécabine du Mont de la Chambre par la SEVABEL, situé sur la commune des Belleville, par l'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité n° 2025-ARA-1992-AP-N9556 et 2025-ARA-AP1994-N9735 du 27 janvier 2026.

Pour l'Autorité environnementale les principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire sont :

- La biodiversité et les milieux naturels ;
- Les risques naturels ;
- Le changement climatique et ses incidences en montagne ;
- Le paysage et l'hydrologie ;
- La ressource en eau.

Pour l'Autorité environnementale l'étude d'impact est, sur la forme, rédigée de façon claire et illustrée. Le choix du périmètre du projet nécessite d'être justifié et le cas échéant revu au regard des termes de l'article L.122-1 du code de l'environnement en s'appuyant sur une analyse documentée des liens fonctionnels pouvant exister entre cette opération et les autres qui sont projetées sur Les Ménuires-Saint-Martin-de-Belleville et plus largement sur le domaine des 3 vallées, que ce soit pour les activités hivernales ou estivales. L'étude d'impact doit être revue en conséquence.

➤ **Les réponses de la SEVABEL, maître d'ouvrage du projet, à l'Autorité Environnementale (MRAE – AURA)**

La SEVABEL, maître d'ouvrage du projet de la télécabine TC du Mont de la Chambre, a répondu aux remarques de l'Autorité Environnementale, figurant dans son avis délibéré n° 2025-ARA-1992-AP-N9556 et 2025-ARA-AP1994-N9735 du 27 janvier 2026, par une note de réponse point par point en date du 27 janvier 2026. Complétée par le diagnostic des risques nivologiques du 13 octobre 2025 réalisé par Engineerisk, l'Addendum du 16 février 2026 à la note hydraulique du bureau d'études HIS Ingénierie, de l'avis géotechnique de SAGE Ingénierie et de l'accord la DDT pour le commencement des travaux de prolongement du busage du Doron, la note de réponse de la SEVABEL apporte des compléments d'information, détaillés et bien argumentés, qui globalement satisfont aux enjeux environnementaux pointés par la MRAE.

Par ailleurs la SEVABEL justifie le choix du périmètre du projet par le fait : - qu'elle ne dispose d'aucune visibilité sur les opérations d'aménagement susceptibles d'être portées par les autres sociétés exploitantes des domaines skiables voisins (Courchevel et Méribel-Mottaret) à l'échelle des 3 Vallées ; - que la réalisation, comme la viabilité du projet de télécabine du Mont de la Chambre, ne dépend d'aucune autre opération d'aménagement future du fait que l'appareil desservira des secteurs de domaines skiables déjà aménagés, fonctionnels et interconnectés.

4.2.2 Les avis des services de l'Etat

L'avis conforme au titre de la sécurité des installations et des aménagements portant autorisation d'exécution des travaux (PC 0732572506001)

Par lettre en date du 20 mars 2026 La Préfète de la Savoie émet un avis favorable, au titre de la sécurité, à la délivrance de l'autorisation d'exécuter les travaux de la télécabine du Mont de la Chambre avec des prescriptions.

L'avis du Service Environnement, Eau, Forêt

Le Chef-technicien, dans son procès-verbal de reconnaissance des bois à défricher en date du 31 mars 2026 atteste qu'il n'existe pas de motifs, parmi ceux listés dans l'article L.341-5 du code forestier, de refus de la demande d'autorisation déposée par la SEVABEL,

L'agence Régionale de Santé (ARS) du 26 mars 2026

Ce courriel adressé au service instructeur (APTV) de la DAET rappelle que le projet est situé entre les périmètres de protection rapprochée de 2 captages d'eau potable (Les combes et l'Etelè) validés par arrêté préfectoral de DUP en date du 25 octobre 2017, dont il convient de prendre en compte les prescriptions.

Observations du commissaire enquêteur :

Pour ma part je considère après examen des pièces du dossier, analyse des caractéristiques du projet et de ses conséquences prévisibles sur l'environnement :

1. *Que le maître d'ouvrage a correctement estimé les enjeux de la zone d'étude et les impacts négatifs du projet sur l'environnement ;*
2. *Qu'à l'échelle du domaine skiable des Ménuires les incidences sur les milieux physiques ont été limitées autant que faire se peut pour préserver les surfaces agricoles et forestières ainsi que le paysage ;*
3. *Que la dégradation de la biodiversité consécutive à la destruction d'habitats naturels d'espèces protégées a été correctement appréhendée pour la limiter au minimum ;*
4. *Que les effets du projet sur le patrimoine culturel et les vues de proximité depuis les immeubles en périphérie du layon de la télécabine d'une part, les vues lointaines d'autre part, notamment depuis le sommet du Mont de la Chambre sur le Mont Blanc et les glaciers de la Vanoise, témoignent d'un effort d'insertion paysagère ;*
5. *Que l'architecture de l'appareil et de ses gares sur les des deux tronçons de la ligne s'intègre harmonieusement dans l'environnement ;*
6. *Que la vulnérabilité du projet au changement climatique et aux risques d'accidents et de catastrophes majeurs a été correctement appréhendée ;*
7. *Que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues sont pertinentes mais doivent être mieux accompagnées pour les proportionner aux enjeux environnementaux inventoriés et aux impacts sur les activités humaines ;*
8. *Que les activités humaines estivales notamment l'activité agricole - et leur cohabitation avec les nouvelles pratiques sportives (VTT en particulier) de la montagne - ont été insuffisamment prises en compte ;*

5. Organisation et déroulement de l'enquête (cf. Art 123-9 à 123-11 du code de l'environnement)

5.1 L'information du public et les mesures de publicité de l'enquête

L'information du public a été réalisée de la façon suivante :

- 1^{ère} Parution simultanée des avis d'enquête publique dans deux journaux d'annonces légales :
 - Le jeudi 26 mars 2026 dans le Dauphiné Libéré ;
 - Le vendredi 27 mars dans La vie nouvelle / Les affiches de Savoie ;
- 2^{ème} Parution simultanée des avis d'enquête publique dans deux journaux d'annonces légales :
 - Le jeudi 16 avril 2026 dans le Dauphiné Libéré ;
 - Le vendredi 17 avril 2026 dans La vie nouvelle / Les affiches de Savoie ;

Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Conclusions motivées de l'enquête publique environnementale

- Publication de l'enquête publiée sur le Web le 26 mars 2026 sous la référence LDL-497851400 ;
- Affichage de l'avis d'enquête publique :
 - o Sur les panneaux d'affichage municipal de la commune des Belleville (Certificat d'affichage de la mairie joint) ;
 - o A l'entrée des bureaux de la SEVABEL aux Ménuires ;
 - o En haut en bas de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 ;
 - o Au départ et à l'arrivée des TSD du Doron et du Mont de la Chambre ;

L'arrêté du Maire des Belleville prescrivant l'enquête a par ailleurs été affiché en Mairie pendant toute la durée de l'enquête.

5.2 Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique, réalisée dans le cadre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement, notamment de ses articles R.122-1 à R.122-7 relatifs aux études d'impact et à la mise à disposition du public, ainsi que de ses articles L.123-1, R.123-1 à R.123-27 fixant les modalités de l'enquête publique sur la commune de Les Belleville, **s'est déroulée sur une durée de 30 jours du vendredi 10 avril 2026 au lundi 11 mai 2026 inclus**. Elle était prescrite par un arrêté du Maire de la commune de Les Belleville n° A – 2026.00211 (nature de l'acte : 8.8) du 24 mars 2026, portant sur le remplacement de deux télésièges par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2, soumis à évaluation environnementale et comprenant une étude d'impact.

Nota : les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête concernent :

- Un arrêté délivrant les autorisations d'exécution des travaux de construction (DAET) et de mise en exploitation de la Télécabine (TC) du Mont de la Chambre : Permis de Construire (PC) n° 0732572506001 déposé le 17 octobre 2025 par la Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville (SEVABEL), valant également permis de démolir des Télésièges Débrayables (TSD) existants du Doron et du Mont de la Chambre et leurs bâtiments annexes ;
- Une autorisation de défrichement pour la construction de la télécabine du Mont de la Chambre : demande déposée le 12 novembre 2025 par la Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville (SEVABEL).

Le dossier d'enquête publique a été mis à la disposition du public à la Mairie de la commune de Les Belleville, située à Saint-Martin-de-Belleville, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête publique coté et paraphé, joint au dossier d'enquête. Le dossier a été également mis en ligne sur le site internet de la commune www.lesbelleville.fr pour consultation et téléchargement du public, qui avait la possibilité de faire parvenir au commissaire-enquêteur ses observations par lettre adressée par la Poste en mairie de Les Belleville et par courriel envoyé à l'adresse dédiée enquete-publique@lesbelleville.fr.

A noter que la commune des Belleville avait fait le choix de ne pas recourir complémentairement à un prestataire de services externe pour la dématérialisation du dossier d'enquête publique et du registre sur internet, qui aurait pu apporter un supplément de facilité de consultation et d'expression du public.

L'enquête s'est déroulée dans un contexte général serein et dans un climat propice aux échanges entre, d'une part le commissaire enquêteur, l'autorité organisatrice de l'enquête publique et le maître d'ouvrage, d'autre part le public, la municipalité et le service Urbanisme de la mairie.

En tant que commissaire-enquêteur j'ai assuré 4 permanences pour me tenir à la disposition du public et recueillir ses observations :

- Le vendredi 10 avril 2026 de 14h30 à 18h30 dans les bureaux de la SEVABEL situés aux Ménuires au n° 1349 avenue de la Croisette 73440 – Les Belleville ;

- Le lundi 20 avril 2026 de 13h30 à 17h30 dans les bureaux des services techniques et urbanisme de la mairie de Saint-Martin-de-Belleville situés au n° 149, rue Georges Cumin 73440 - Les Belleville ;
- Le mercredi 29 avril 2026 de 8h30 à 12h00 dans les bureaux des services techniques et urbanisme de la mairie de Saint-Martin-de-Belleville situés au n° 149, rue Georges Cumin 73440 - Les Belleville ;
- Le lundi 11 mai 2026 de 13h30 à 17h30 dans les bureaux des services techniques et urbanisme de la mairie de Saint-Martin-de-Belleville situés au n° 149, rue Georges Cumin 73440 - Les Belleville.

La salle de permanence, mise à ma disposition à la SEVABEL pour ma 1ère permanence, et pour les 3 suivantes en mairie des Belleville à Saint-Martin-de-Belleville dans les locaux du Service Urbanisme, était bien adaptée à la réception du public et permettait la confidentialité des échanges. Les pièces du dossier étaient consultables en mairie lors et en dehors de mes permanences par le public qui pouvait consigner ses observations sur le registre d'enquête mis à sa disposition.

A la date du lundi 11 mai 2026 à 17h30, soit au terme de l'enquête publique fixé par arrêté n° A - 2026.00211 du Maire de la commune de Les Belleville en date du 24 mars 2026, j'ai dans un premier temps procédé à la clôture du registre papier (2 tomes) de l'enquête publique et j'ai fait procéder concomitamment par la Mairie à la fermeture de l'adresse email dédiée enquete.publique@lesbelleville.fr .

6. Les observations du public et les réponses du Maître d'ouvrage

⇒ **Se reporter à mon rapport et à ses annexes pour une lecture exhaustive**

6.1 Les observations du public

Aucune observation du public ne m'a été adressée au siège de l'enquête, par la Poste, soit en courrier simple ou par lettre recommandée avec accusé de réception.

Vingt-neuf (29) courriels m'ont été envoyés par internet à l'adresse dédiée enquete.publique@lesbelleville.fr .

Neuf (9) observations manuscrites ont par ailleurs été consignées sur le registre d'enquête publique au format papier lors et en dehors de mes permanences.

J'ai dressé en date lundi 18 mai 2026 un **procès-verbal de synthèse** de l'ensemble des observations du public (**Joint en annexe**) aussi bien écrites dans le registre papier, que reçues par courriel à l'adresse dédiée enquete.publique@lesbelleville.fr.

Je l'ai remis en main propre le mardi 26 mai 2026 au Directeur Général de la SEVABEL, maître d'ouvrage du projet, et à la Maire de la commune des Belleville, Autorité Organisatrice de l'Enquête, en mairie de Saint-Martin-de-Belleville. Il est annexé au présent rapport pour pouvoir s'y référer.

On y trouve la reprise dactylographiée des 9 observations manuscrites sur le registre papier présent sur les deux lieux d'enquête, suivie des 29 observations dématérialisées, reçues en mairie de Saint-Martin-de-Belleville par courriels adressés à l'adresse dédiée enquete.publique@lesbelleville.fr, collées dans le registre d'enquête dans l'ordre d'arrivée et numérotées à la suite des observations manuscrites pour une meilleure lisibilité.

Sur les 38 observations, dont 9 rédigées sur le registre papier présent sur les lieux d'enquête publique, et 29 adressées par email à l'adresse enquete.publique@lesbelleville.fr dédiée à l'enquête par l'Autorité Organisatrice de l'enquête :

- **Trente et une (31) contributions, soit 82 % sont pour la réalisation du projet**, HUDRY Romain (n°2), LUZY Raphaël (n°3), ROUX-MOLLARD Gilles (n°4), GIACOMETTI Marlène (n°5), HUSTACHE Mathieu (n°6), RIVAIL Laurence (n°7), ROCARD Laurent (n°8), JONES Samuel (n°9), CHATELLET Eddy (n°10), LEJEUNE Marie-Françoise (n°11), HUMBERT Patrice (n°12), VILLIOD Andy (n°13), VILLIOD Stéphane (n°14), NEWALL Lucy (n°15),

GUZZI Raphaël (n°16), MAILLARD Jérémy (n°17), JAY Philippe (n°19), GOUTTEFARDE Philippe (n°22), POINCIGNON Nicolas (n°23), FAVRE Sandra (n°25), ATHENOUX Sylvain (n°26), RISSOAN Martine (n°28), HERPIN Valérie (n°30), JACQUET Magalie (n°31), DE OLIVEIRA Johann (n°32), DALBAN Christelle (n°33), JAY Manon (n°34), JAY Damien (n°35), KEMPF Stéphanie (n°36), DUBREUIL Antonin (n°37), FREY Guillaume (n°38) ;
 - **Sept (7) contributions, soit 19 % sont contre la réalisation du projet.**
 DELMAS (n°1), GARNIER Emmanuel (n°18), FRELAND Michel (n°20), ATTARD Guillaume (n°21), LE ROUX Sylvie (n°24), AUPETIT Marc (n°27), ... Jean (n°29).

Observations 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 :*
 - *Un déficit global de débit par rapport à la somme des deux TSD existants (?) et à fortiori potentiellement à celle de 2 nouveaux TSD à gros débit sans bulle pour une meilleure tenue au vent et plus capacitaires de dernière génération ;*
 - *Un engorgement des cabines à la montée en raison du remplissage aval des cabines et de l'afflux supplémentaire de skieurs ;*
 - *Des temps d'embarquement supérieurs à ceux observés aujourd'hui au départ du TSD du Mont de la Chambre ;*
 - *De ce fait un encouragement des skieurs à embarquer en G1 sans débarquer en G2 pour éviter la queue en G3, le renforcement du ski à basse altitude et la création d'un nouveau front de neige à 1 700 m nécessitant une production accrue de neige de culture dégradant l'environnement ;*
 - *Consécutivement : à la fois une saturation de la partie haute et une augmentation de la circulation sur les pistes bleues du 1^{er} tronçon, déjà très fréquentées par les skieurs débutants et par ceux rejoignant le front de neige ou la télécabine de la Masse ;*
 - *Des risques de collision, accrus par le mélange et le croisement des flux autour de G2/G3 ainsi que sur les pistes débutantes du 1^{er} tronçon, provoquée par une surfréquentation de skieurs de différents niveaux altérant la sécurité ;*
- *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 ;*
- *De ce fait il s'est créé des suspicions, génère des doutes, soulève des problèmes et provoque des inquiétudes défavorables à l'adhésion du public.*

6.2 Les réponses de la SEVABEL, Maître d'ouvrage du projet

La Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville (SEVABEL), maître d'ouvrage du projet de télécabine du Mont de la Chambre et de ses aménagements associés, a répondu aux observations du public, figurant sur mon Procès-verbal de synthèse en date du 18 mai 2026, par une note de réponse en date 28 mai 2026, signée et transmise par courriel à mon attention le 28 mai 2026 et concomitamment sous format papier en LR/AR par la Poste à mon domicile.

Le mémoire de la SEVABEL apporte des réponses **aux seules contributions du public, que le Maître d'Ouvrage a jugées nécessaires** à la bonne compréhension du commissaire-enquêteur ainsi qu'aux auteurs des observations consignées dans son Procès-verbal de synthèse. Les judicieuses informations contenues, relatives en particulier : - à la circulation des engins de chantier et des camions (voies empruntées, période, horaire) en phase travaux ; - aux statistiques des passages skieurs décomptés sur les remontées mécaniques actuelles (Doron, Mont de la Chambre et Bruyères) rapportées aux caractéristiques et performances du nouvel appareil ; - aux estimations d'évolution de la fréquentation des pistes du 1^{er} tronçon, notamment celles en connexion avec la TC de La Masse ; - à l'évolution escomptée des flux de skieurs vers les 3 Vallées ; justifient leur insertion exhaustive dans le présent rapport.

Observations du commissaire enquêteur sur la note de réponse aux observations du public :

Les informations contenues dans les réponses satisfaisantes, apportées par le maître d'ouvrage au PV de Synthèse des observations du public, auraient été utiles en amont à une meilleure compréhension du projet soumis à l'enquête publique.

Il est regrettable d'autre part que la SEVABEL n'ait pas organisé, dans les formes requises par le code de l'environnement, pour la concertation préalable, de réunions publiques spécifiques au projet de remplacement des TSD Doron et TSD Mont de la Chambre avant le dépôt de sa Demande d'Autorisation d'Exécution de Travaux (DAET).

Certes la SEVABEL n'a pas ménagé sa peine et a présenté à plusieurs reprises des avant-projets à différents stades d'avancement du projet, lors de séances d'information de natures diverses (Commission d'aménagement, Conseil municipal, ESF, Hébergeurs, Salons professionnels), mais les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage, confèrent à postériori à ces consultations éparses un sentiment diffus d'insuffisance, dans la mesure où, d'une part elles s'assimilaient à de la communication plutôt qu'à de l'information, d'autre part elles n'étaient pas destinés aux principaux intéressés, à savoir les Résidents (permanents de la commune ou temporaires des Ménuires et Saint-Martin-de-Belleville) et les Skieurs et autres utilisateurs du domaine skiable.

D'où les avis défavorables argumentés du public s'étant exprimé lors de l'enquête publique.

Une sorte de rendez-vous manqué en quelque sorte, alors que le maître d'ouvrage, délégataire de service public, aurait pu (dû) montrer dès la conception de ce projet phare sa volonté d'exploiter les remontées mécaniques et du domaine skiable des Ménuires avec le souci de réaliser un investissement durable, répondant aux attentes des usagers, et respectueux de la montagne, de ses habitants et des multiples activités qui l'animent et la font vivre.

Par ailleurs, eu égard au budget très important de l'opération (53 M€), plus de transparence financière du maître d'ouvrage et du délégataire de service public aurait été souhaitable pour la bonne information du public et l'opinion du commissaire-enquêteur sur l'économie générale du projet.

⇒ **Concertation et transparence : deux axes de progrès de la SEVABEL pour les projets à venir**

7. Appréciation globale du commissaire-enquêteur sur le dossier d'enquête publique

Les différentes étapes de la procédure d'enquête publique ont été respectées dans leurs forme et délais. J'ai été bien accueilli sur les différents lieux d'enquête en mairie des Belleville, siège de l'enquête publique, et à la Société d'Exploitation de la Vallées des Belleville (SEVABEL), maître d'ouvrage du projet. J'ai bénéficié d'une écoute permanente de la part des services municipaux et des personnels de la SEVABEL, qui ont répondu à mes questions et m'ont fourni les documents et informations complémentaires nécessaires à la bonne compréhension du dossier. J'ai pu effectuer à ski une visite du site de projet de construction de la Télécabine du Mont de la Chambre et des ouvrages associés, j'ai participé à la reconnaissance sur site des bois à défricher en présence du Chef technicien du Service Environnement Eau et Forêt de la DDT de la Savoie, j'ai observé et suivi du regard les flux de skieurs s'entrecroisant pour rejoindre les remontées mécaniques desservant les différents versants du domaine skiable et se connectant aux 3 Vallées. J'ai observé les piétons déambulant le nez en l'air, les rassemblements des cours de ski de l'ESF et l'initiation des enfants, les lugeurs dévalant la pente et les débutants à la peine sur leur secteur dédié. Je me suis rendu à la fonte des neiges sur l'emplacement de la future gare intermédiaire G2/G3, dominant les immeubles du secteur Reberty 2000, pour me faire une idée des nuisances éventuelles auxquelles ils seraient éventuellement exposés, de sorte à avoir une vue d'ensemble de l'espace et bien me rendre compte des réalités fonctionnelles, qui motivent le projet de construction de la Télécabine du Mont de la Chambre en remplacement des TSD existants Doron et Mont de la Chambre.

L'objectif général de la SEVABEL, consistant à préserver l'occupation du front de neige, à rationaliser et sécuriser les flux skieurs, à adapter ses remontées mécaniques aux nouveaux standards de performance et de confort et à optimiser l'utilisation du domaine skiable en connexion directe avec les 3 Vallées et la Télécabine de La Masse, est légitime nonobstant les avis défavorables et certaines critiques du public qui manquait d'information et n'avait pas été concerté en amont de l'enquête publique.

Sur la procédure et le dossier mis à la disposition du public, dont la qualité est correcte, aucune critique n'a été formulée aussi bien sur la forme que sur le fond. L'étude d'impact

réalisée par le bureau d'études KARUM, s'appuyant notamment sur les études préliminaires à la DAET de la TC du Mont de la Chambre (étude des risques naturels et étude géotechnique (SAGE), étude des risques nivologiques (ENGINEERISK) – Etude hydraulique (HIS Ingénierie) permettait au public d'avoir une bonne connaissance des enjeux du projet, de ses objectifs et de ses effets sur l'environnement.

En conclusion, je déclare donc que globalement l'enquête publique s'est bien déroulée tant du point de vue de son organisation que sur le plan réglementaire.

8. Mon opinion sur le projet

8.1 Sur l'impact environnemental du projet

Après examen des pièces du dossier et en particulier de l'étude d'impact et de ses compléments réalisés par le bureau d'études KARUM, au vu premièrement de l'avis de l'Autorité environnementale et des réponses apportées par le Maître d'ouvrage, au vu deuxièmement des avis favorables des services de l'Etat sur les demandes d'autorisation d'urbanisme et de défrichement en cours d'instruction, au vu troisièmement des études de risques naturels (étude géotechnique, étude hydraulique, analyse des risques naturels, étude des risques nivologiques, avalanches et reptations), au vu quatrièmement des caractéristiques techniques du projet et de ses conséquences prévisibles sur l'environnement, enfin après un échange téléphonique avec la DREAL, **je conclus** :

- Que les incidences en matière de biodiversité, d'insertion paysagère ou de risques naturels ou sanitaires, seront limitées aussi bien en phase chantier qu'ensuite en phase exploitation ;
- Que concernant les activités humaines,
 - Le tourisme et le commerce ont été correctement pris en compte
 - L'activité agricole et le pastoralisme ont en revanche été négligés et sans information préalable ;
- Que le projet n'engendre pas de nuisances particulières, en dépit des troubles de jouissance estivale, engendrés par les effets du chantier durant les phases les plus actives de la construction, sur les immeubles les plus proches de la gare intermédiaire G2/G3 ;
- Que la vulnérabilité du projet au changement climatique et aux risques d'accidents et de catastrophes majeurs a été correctement appréhendée ;
- Que les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement prévues sont pertinentes mais peuvent être renforcées pour mieux les proportionner aux enjeux environnementaux inventoriés et aux impacts sur les activités humaines
- Que l'existence d'un observatoire environnemental du domaine skiable des Belleville est un atout pour la réussite du projet et un gage de la qualité du suivi des mesures (ERC) et de leurs effets à long terme, en particulier sur les espèces protégées et le paysage ;
- Qu'ainsi l'impact du projet sur la biodiversité, les milieux et le paysage - est globalement faible à l'échelle du domaine skiable des Ménuires et dans les conditions de réalisation présentées.

8.2 Sur l'économie générale du projet

L'investissement total de la SEVABEL pour le remplacement des TSD du Doron et du Mont de la Chambre est évalué à 52,9 millions d'euros, incluant le marché de travaux du constructeur (Société autrichienne DOPPELMAYR d'ores et déjà retenue par le maître d'ouvrage) représentant à lui seul environ 75 % du coût total du projet, les études et les aménagements périphériques de l'appareil (Bâtiments et ouvrages annexes) pour lesquels les consultations d'entreprises n'ont pas encore été effectuées. Son financement par la Compagnie des Alpes sera réalisé sous la forme d'un crédit-bail avec un amortissement de l'appareil sur une durée de 20 ans.

Hormis les montants de son chiffre d'affaires des 4 dernières années (qui a crû régulièrement de l'ordre de 9 % par an pour atteindre 74,7 M€ en 2025), la SEVABEL a refusé de me communiquer les différents éléments financiers, que j'avais demandés (résultats nets et montants de la redevance au concédant d'occupation du domaine public des cinq dernières années + projection du chiffre d'affaires, du résultat net et de la redevance sur les cinq prochaines années), considérant restrictivement que la présente enquête publique s'inscrit dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale à laquelle est soumis son projet.

Ainsi, je me suis trouvé dans l'incapacité d'apprécier le retour sur investissement de l'aménagement de ce nouvel appareil - qui participera à la formation d'une part significative du fonds de roulement et de la trésorerie disponible à long terme pour l'autofinancement des investissements, figurant au plan pluriannuel des investissements de la SEVABEL pour un montant total jusqu'en 2035 de 1 431 M€ pour les 2 domaines skiables Ménuires et Saint-Martin-de-Belleville - alors que le remplacement des deux TSD du Doron et du Mont de la Chambre constitue un enjeu majeur pour préserver l'attrait de la clientèle (pour mémoire la vente de forfaits a augmenté de 1,2 % par an au cours des dix dernières années), la pérennité du bon fonctionnement et de l'exploitation des remontées mécaniques des deux stations de la commune des Belleville, dans un contexte de réchauffement climatique et de réduction de l'enneigement, qui pourrait contraindre à remonter le front de neige pour faire bénéficier aux skieurs de tous niveaux d'une neige de bonne qualité, facilement skiable même pour les débutants.

D'autre part la SEVABEL n'ayant pas fait réaliser, en amont du choix du scénario retenu, d'estimation financière des 4 options possiblement envisagées et étudiées pour la restructuration de la chaîne d'accès au sommet du Mont de la Chambre, **il semble que la composante financière n'a pas été déterminante dans le choix de l'option retenue.**

Enfin des incohérences entre le montant d'investissement figurant pour 36 M€ à l'article, 2.1 de l'avenant n°6 à la DSP, reçu en préfecture le 13 décembre 2023, et le budget du projet retenu d'un montant de 52,9 M€, qui est supérieur à lui seul au total des investissements à réaliser par le concessionnaire, fixé contractuellement en valeur 2023 à 51,7 M€ - incluant notamment 1,5 M€ pour la réhabilitation de l'ancienne gare d'arrivée de la TC Masse 2 et 6,4 M€ pour la réduction de l'impact écologique et l'adaptation au changement climatique pour la durée restante de la concession - , **posent question**, étant précisé par ailleurs, que ledit avenant n°6 stipule qu' « en cas d'atteinte de ce plafond réactualisé de l'inflation, les parties se rencontreront pour réexaminer la réalisation de ces investissements. »

Conclusions du commissaire enquêteur

Les éléments de contexte rappelés ci-dessus attestent de la pertinence du remplacement des TSD du Doron et du Mont de la Chambre par un appareil moderne, performant, adapté aux besoins, d'une part de modernisation et de rationalisation des remontées mécaniques dans un contexte de réchauffement climatique, d'autre part de gestion à long terme du domaine skiable des stations des Ménuires et de Saint-Martin-de-Belleville, interconnectées avec les 3 Vallées : dès lors je valide le projet dans ses composantes stratégiques et environnementales.

En revanche, la rétention et/ou l'insuffisance d'éléments d'information financière, qu'il aurait été judicieux de porter à ma connaissance par la SEVABEL, et les apparentes incohérences avec l'avenant n°6 à la convention de concession avec la commune des Belleville (substituée au SYMAB dissous en décembre 2023) m'empêchent de me prononcer sur l'économie générale du projet dans sa composante financière.

Recommandation du commissaire-enquêteur

Je recommande à la commune des Belleville, Autorité délégante des services publics d'exploitation des remontées mécaniques et du domaine skiable (Ménuires et Saint-Martin de Belleville), dans le cadre de ses prérogatives, de définir et/ou de renforcer les règles, premièrement des prises de décision municipale, deuxièmement de validation des projets d'investissement présentés par la SEVABEL Délégitaire (avec des points d'étapes à partir d'un certain seuil), troisièmement, comme stipulé l'avenant n°6, de régularisation rapide en tant que de besoin par avenant à la DSP du plafond autorisé pour la réalisation des investissements.

8.3 Sur l'intérêt général et l'utilité publique du projet

Le remplacement des 2 télésièges débrayables du Doron et du Mont de la Chambre, devenus obsolètes, par une télécabine moderne, performante en termes de débit, de fluidité des skieurs et de diversification des usages, confortable et sécurisée, concourant à la diversification de l'offre touristique, est primordiale pour l'image marketing des Ménuires et son positionnement stratégique au cœur des 3 Vallées. Le choix de conserver quasiment le même tracé que celui des appareils existants et les mesures d'évitement-réduction-compensation et d'accompagnement définies dans l'étude d'impact, limitent très significativement les conséquences multiples sur l'environnement, les écosystèmes et la biodiversité. La SEVABEL, Délégitaire de service public de la commune des Belleville, a donc toute légitimité pour solliciter une Autorisation d'Exécution de Travaux s'inscrivant dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement défini contractuellement avec le Délégitant. Le projet concourt par ailleurs à l'équilibre socio-économique de la commune à long terme, au

Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Conclusions motivées de l'enquête publique environnementale

maintien de l'emploi dans la vallée, et, au-delà, au développement de l'activité économique de la Tarentaise et du département de la Savoie. Il s'inscrit par ailleurs en continuité d'un projet raisonné de mise en œuvre localement d'une économie montagnarde durable, propice à l'intérêt général des citoyens.

Conclusion du commissaire enquêteur :

Le projet de remplacement des télésièges du Doron et du Mont de la Chambre par la Télécabine à double tronçons du Mont de la Chambre, par son utilité publique, confère à la Demande d'Autorisation d'Exécuter des Travaux (DAET) et à la demande d'autorisation de défrichement associée, déposées par la SEVABEL, un caractère d'intérêt général.

9. Conclusion générale et avis du commissaire-enquêteur sur le projet

Le projet de reconfiguration de la chaîne d'accès au sommet du Mont de La Chambre en remplacement des TSD Doron et Mont de la Chambre, devenus technologiquement obsolètes, par une Télécabine à double tronçons moderne, confortable performante et sécuritaire, qui reliera directement le bas de la station au sommet du Mont de la Chambre et contribuera à l'amélioration des flux de skieurs et à la rationalisation du domaine skiable, notamment par le renforcement de la fréquentation du secteur de la Masse, constitue un enjeu majeur pour la station des Ménuires et sa liaison avec les 3 Vallées. Il est donc pertinent que l'exploitant veuille réaliser ce projet structurant, prévu par ailleurs dans son Plan Pluriannuel d'Investissement contractualisé avec la commune des Belleville, qui lui en délègue la réalisation par l'avenant n°6 à la Convention de concession de services publics la liant à son délégataire. Nonobstant le projet aurait gagné en crédibilité si son élaboration s'était accompagnée d'une concertation préalable et/ou à minima d'une réunion publique d'information en amont du dépôt des demandes d'autorisation d'urbanisme (DAET, défrichement) et de l'enquête publique. Par ailleurs, eu égard au budget important de l'opération (52,9 M€) et à son enjeu stratégique, plus de transparence technique et financière dans le dossier d'enquête publique préparé par le maître d'ouvrage, délégataire de service public, sur le choix du scénario retenu, aurait été souhaitable pour la bonne information et l'adhésion du public au projet.

AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Vu les pièces constitutives du dossier d'enquête publique, estimant que l'enquête s'est déroulée conformément aux règles du code de l'environnement et dans des conditions de publicité, d'information et d'accueil sur les différents lieux de l'enquête, propices au recueil des observations du public ;

Considérant : - que le projet présente un intérêt général avéré, que le projet ne porte pas une atteinte excessive à l'environnement ; - qu'il n'y a pas atteinte à un intérêt historique ou esthétique dans le secteur d'emprise du projet ; - que le projet ne crée pas de nuisance nouvelle particulière ; - que le projet ne porte pas d'atteinte à la sécurité publique ; - que le projet s'inscrit dans le contrat de Délégation de Service Public (DSP) du domaine skiable des Ménuires (nonobstant l'actualisation du plafond d'investissements à mettre à jour par un nouvel avenant), attribué par la commune des Belleville au bénéfice de la Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville (SEVABEL), maître d'ouvrage, qui en assume le coût financier ;

Fondant en outre mon opinion personnelle sur les conclusions motivées ci-dessus ;

Je donne un avis favorable à :

- La demande d'autorisation d'exécution des travaux de construction (DAET) de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 (PC n° 073 257 25 06001) enregistrée le 17 octobre 2025 ;
- La demande d'autorisation de défrichement pour l'élargissement du layon situé en amont de la gare de départ G1, déposée le 14 novembre 2025, portant sur une surface totale à défricher de 0,1765 hectare, et relative à la construction de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2.

**Rédigé à Plancherine le mardi 9 juin 2026 ;
Par Alain VINCENT ;
Commissaire-enquêteur.**



Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Conclusions motivées de l'enquête publique environnementale