

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

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Gares actuelles de départ et d'arrivée des TSD du Doron et du Mont de la Chambre

Alain VINCENT
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE DU RAPPORT

1. RAPPEL HISTORIQUE – page 2
 2. PRESENTATION DU PROJET, DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DE SON CADRE REGLEMENTAIRE – page 2
 3. LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE (cf. Art 123-8 du code de l'environnement) – page 11
 4. ANALYSE SUCCINCTE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE OU ETUDE D'IMPACT, AVIS DE LA MRAE ET DES SERVICES DE L'ETAT – page 12
 5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE (cf. Art 123-9 à 123-11 du code de l'environnement – page 36
 6. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LES REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE – page 39
 7. L'ECONOMIE GENERALE DU PROJET – page 56
 8. INTERÊT GENERAL ET UTILITE PUBLIQUE DU PROJET – page 57
 9. FIN DU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE – page 57
- ANNEXES – page 58**

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.

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, Reberly & 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

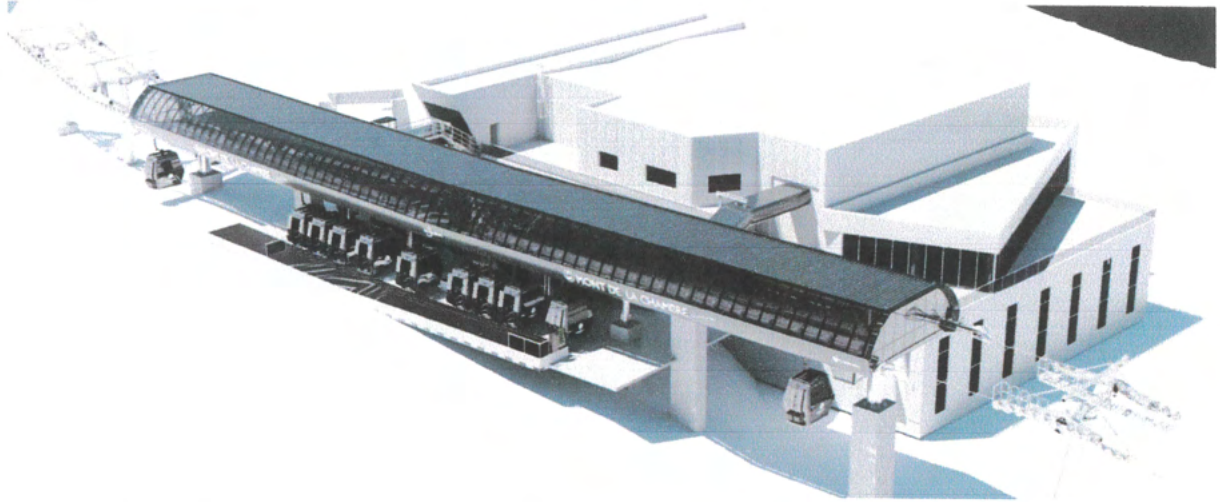
La gare aval G1 de la TC Mont de la Chambre 1 de type retour tension sera située à proximité immédiate de la gare de départ du TSD Doron et du TB Croisette, à proximité de la gare de départ de la TC Pointe de la Masse et du TSD Reberty.

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

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.

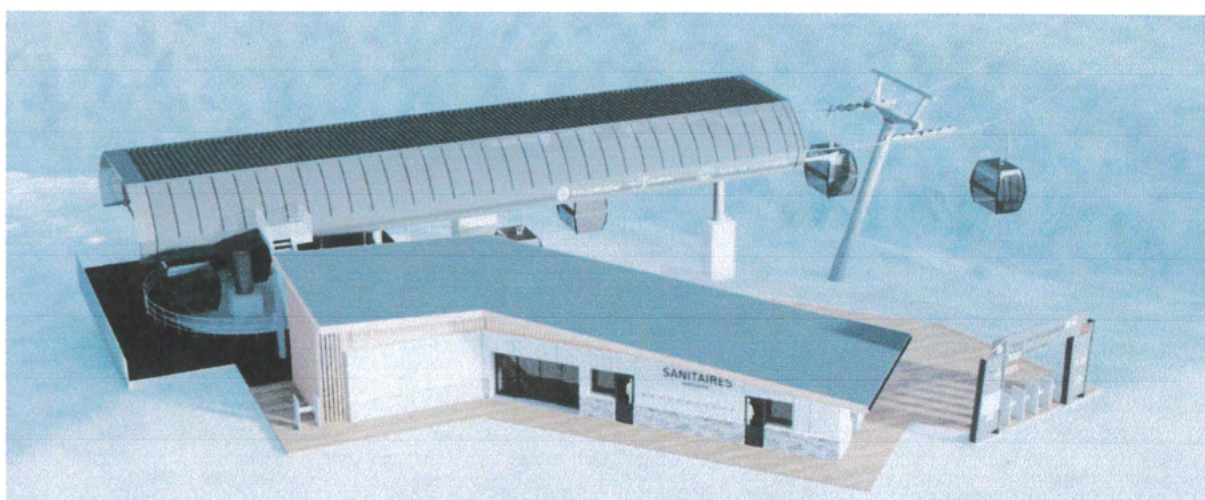
Enquête publique portant sur le remplacement de deux télésièges débrayables (Doron et Mont de la Chambre) par la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.



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.

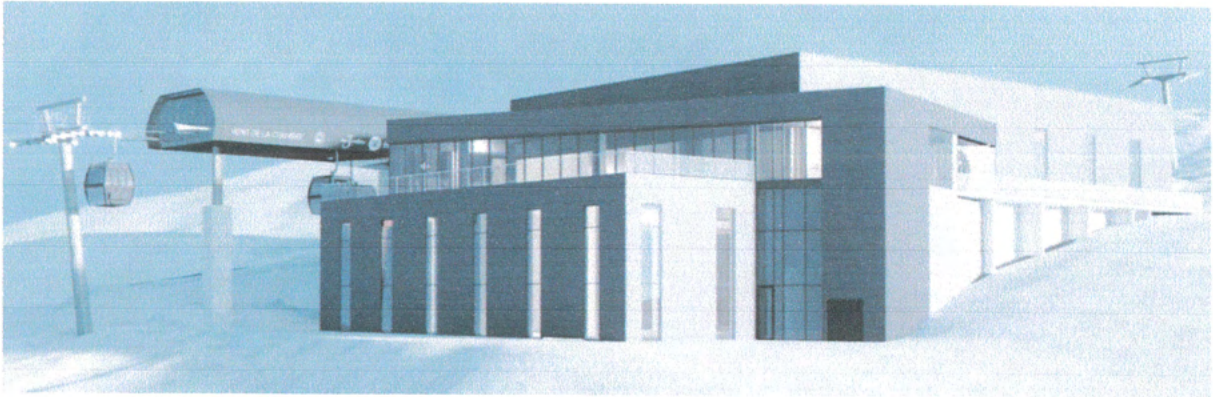


Un reprofilage des pistes sera réalisé, intégrant l'élargissement du dalot existant sur le Doron des Belleville ainsi que le relèvement de l'altitude de la plateforme pour faciliter la connexion entre les différents appareils des deux versants.

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.



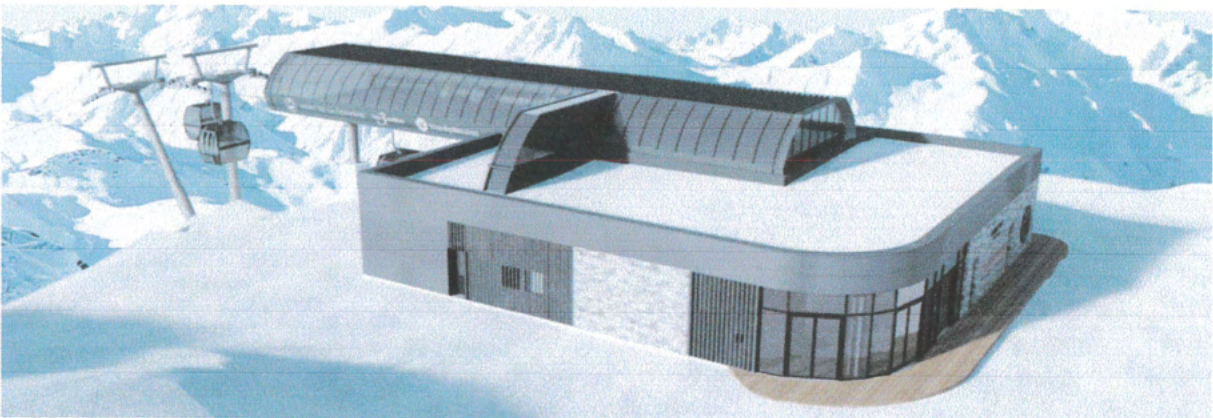
Un réaménagement autour du bâtiment sera réalisé afin de connecter la nouvelle infrastructure à la piste des Boyes. La véloroute existante sera déviée, empruntant désormais la piste des Boyes pour venir se raccorder à l'aval de l'Atelier Neige.

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, traitée de 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 réglementairement 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 :

1. Un registre d'enquête
2. Arrêté du Maire de la commune des Belleville prescrivant l'enquête publique en date du 24 mars 2026 ;
3. Décision du Tribunal Administratif me désignant en qualité de commissaire-enquêteur en date du 11 mars 2026 ;
4. 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.
5. L'annonce d'enquête publique publiée sur le Web le 26 mars 2026 sous la référence LDL-497851400
6. 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 ;
7. Preuves - photographies de l'affichage de l'Avis d'enquête publique sur les lieux énumérés ci-dessus ;
8. 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 ;
9. 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 naturels – 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.
10. 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 ;
 11. 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 ;
 12. 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 ;
 13. 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 ;
 14. 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 ;
 15. 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 des services de l'Etat

L'évaluation environnementale décrit et apprécie les incidences notables du projet sur les facteurs suivants :

FACTEURS DE L'ARTICLE L.122-1, III DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (modifié par la loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019)

- 1° La population et la santé humaine
- 2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009
- 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat
- 4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage
- 5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°

Au regard de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement (version modifiée par le décret n° 2024-529 du 10/06/2024), le projet est soumis à évaluation environnementale. Voici ci-dessous les différentes rubriques concernées :

CATEGORIE DE PROJET	PROJETS SOUMIS A EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PROJETS SOUMIS A EXAMEN AU CAS PAR CAS	ÉLÉMENTS DU PROJET
43. Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés.	a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1 500 passagers par heure.	a) Remontées mécaniques ou téléphériques transportant moins de 1 500 passagers par heure à l'exclusion des remontées mécaniques démontables et transportables et des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.	Débit de 3600 p/h
	b) Pistes de ski [...] d'une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge	b) Pistes de ski [...] d'une superficie inférieure à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie inférieure à 4 hectares hors site vierge.	0,54 ha
	c) Installations et aménagements associés permettant d'enneiger une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge.	c) Installations et aménagements associés permettant d'enneiger une superficie inférieure à 2 hectares en site vierge ou une superficie inférieure à 4 hectares hors site vierge.	-

4.1 L'étude d'impact

- ⇒ **Rappel** : L'étude d'impact est rendue obligatoire par l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, reprise par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- ⇒ **En l'espèce** l'étude d'impact du Bureau d'Etude Karum a été réalisée conformément aux dispositions de l'article L 122-1 du code de l'environnement, établissant que « *Les projets qui par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notable sur l'environnement ou la santé humaine, font l'objet d'une évaluation environnementale* » et de la rubrique 43 du tableau annexé à l'article L 122-2 du code de l'environnement

« Pistes de ski, remontées mécaniques et aménagements associés a) Création de remontées mécaniques ou téléphériques transportant plus de 1500 passagers par heure c) installations et aménagements associés permettant d'enneiger une superficie supérieure ou égale à 2 hectares en site vierge ou d'une superficie supérieure ou égale à 4 hectares hors site vierge : **c'est le cas de la télécabine du Mont de la Chambre qui aura un débit supérieur à 1500 passagers par heure.**

- ⇨ Le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016, relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, **précise les modalités d'application de ces articles et notamment le contenu de l'étude d'impact (article L 122-3)** : un résumé non technique, une description du projet, une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet (dénommée Scénario de Référence), une description de l'état initial, une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, une description des incidences négatives notables sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs, une description des solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, les mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé, accompagnées de l'estimation des dépenses correspondantes, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées, la description des méthodes de prévision utilisées pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement, les noms, qualités et qualification des experts qui ont réalisé l'étude d'impact.

L'étude d'impact a donc été réalisée en octobre 2025 dans ce cadre réglementaire par le Bureau d'Etudes Karum, ayant son siège social à Chamoux-sur-Gelon, conformément à la description des facteurs (article R.122-5 du code de l'environnement) susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet. Ses auteurs sont précisément nommés page 603 du document :

- Intervenants terrain et Rédacteurs KARUM : Mathilde MONTUELLE (Ingénieure paysagiste), Jennifer MARTIN (Ecologue fauniste), Lilian BERARD (Ecologue botaniste), Axel ROSENSTEIN (Ecologue généraliste), Jean-Philippe FALCY (Ecologue botaniste, pilote de l'étude) ;
- Autres consultants : CULTUR'ALPES (Etudes de sols « Zones humides »), Loxia Ecologie (Faune), DCSA Ingénieur Conseil (Description du projet, coût et programmation prévisionnels), ABEST Ingénierie (Description du projet et coût et programmation prévisionnels).

4.1.1 L'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement est traité en 5 thématiques :

- Patrimoine et paysage : patrimoine culturel, paysage
- Milieux physiques : terres, sol, eau, air, évaluation climatique
- Biodiversité : zonages naturels, habitats naturels, flore, faune, continuités écologiques
- Population et santé humaine : environnement humain, santé humaine
- Synthèse de l'état initial de l'environnement.

Pour chaque thématique sont identifiés et décrits les enjeux, puis chacun d'entre eux est évalué selon une échelle d'incidence au regard de la zone d'étude : nul, faible, moyen, moyen à fort, fort (cf. tableau de synthèse de l'état actuel de l'environnement : pages 254 à 258).

Au final six thématiques sont évaluées avec un enjeu significatif – Paysage : perceptions sensibles, éléments paysagers sensibles ; - Patrimoine : Parc national de la Vanoise ; - Milieux physiques : Eau de surface-hydrographie, Eaux souterraines-hydrogéologie, Eau potable, Eaux pluviales, Eaux usées, Air, Climat ; Biodiversité : Trame écologique (corridor écologique), Natura 2000 (rapaces), ZNIEFF (types 1 et 2), Zones humides (2).

4.1.2 Analyse des incidences notables du projet sur l'environnement

L'analyse des incidences notables du projet sur l'environnement est traitée en 6 items :

- Incidences sur le patrimoine et le paysage
- Incidences sur les milieux physiques : incidences sur le climat (Emissions gaz à effet de serre)
- Incidences sur la biodiversité : incidences sur les zonages nature, incidences sur les habitats, incidences sur la flore, incidences sur la faune, incidences sur la population et la santé

Pour chaque thématique sont identifiés et décrits les enjeux, puis chacun d'entre eux est évalué selon une échelle d'incidence au regard de la zone d'étude : nul, faible, faible à moyen, moyen, moyen à fort, fort.

Au final Quatorze enjeux sont évalués comme significatifs : – Adhésion à la charte du Parc National de la Vanoise, - Habitats, - Flore protégée ou menacée, - Rhopalocères, - Amphibiens, - Reptiles, - Avifaune, - Autres mammifères, - Zones habitées, - Agriculture, - Activités forestières, - Activités touristiques, - Biens matériels, - Bénéfices pour la santé humaine.

- Effets cumulés du projet avec d'autres projets

Le projet de la télécabine du Mont de la Chambre a été évalué au regard de ses incidences cumulées sur les ressources naturelles, les zonages environnementaux et la biodiversité, en comparaison avec d'autres projets récents réalisés sur la commune des Belleville et des Allues.

Concernant les ressources naturelles, le projet n'entraîne ni prélèvement ni drainages supplémentaires et son raccordement au réseau d'assainissement ne génère pas d'augmentation notable du volume d'eaux usées. Aucune incidence cumulée n'est donc attendue pour la ressource en eau. En matière de ressources minérales, la construction mobilisera des matériaux et de l'énergie, générant déchets et émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, la majorité des déchets sera recyclée et les impacts restent limités, surtout au regard des émissions liées aux déplacements touristiques. Les effets cumulés avec d'autres projets demeurent non significatifs. S'agissant de la ressource forestière, un défrichement de 1 765 m² est prévu, mais aucun autre projet comparable n'ayant nécessité de déboisement, il n'existe pas d'incidences cumulées sur ce plan.

Du point de vue des zonages environnementaux, le projet affecte des secteurs déjà modifiés de la ZNIEFF du Perron des Encombres. Le projet de télécabine du Mont de la Chambre ne présente pas d'impact significatif sur les zonages réglementaires tels que Natura 2000, les sites classés ou les périmètres de captage. Les incidences cumulées sont donc jugées non significatives.

En ce qui concerne la biodiversité, le projet occasionnera une emprise temporaire de 33 789 m², ramenée après mesures de compensation (revégétalisation) à un impact permanent de 9 008 m² d'habitats naturels, dont 935 m² de zones humides. Cumulés aux autres projets de la commune, les impacts atteignent 37 699 m² (3,7 ha), soit moins de 0,01 % des 30 653 ha de milieux naturels des Belleville et des Allues. Pour les espèces d'intérêt, les surfaces impactées demeurent très limitées avec 16 m² d'habitats favorables à l'Apollon, 9 à 19 m² pour l'Azuré du serpolet et 490 m² pour le Solitaire et ne constituent pas un effet cumulé significatif avec les autres projets considérés.

En résumé, le projet de télécabine du Mont de la Chambre présente des incidences cumulées très limitées sur les ressources naturelles, les zonages environnementaux et la biodiversité. Les surfaces affectées restent marginales à l'échelle de la commune et n'altèrent pas de manière significative les milieux naturels ou les espèces d'intérêt.

4.1.3 La vulnérabilité du projet face aux risques

La commune des Belleville possède un Plan de Prévention des Risques (PPR) approuvé le 27 mars 2018. La zone d'étude immédiate est située en partie dans le périmètre de prescription du PPRn.

Face aux risques technologiques et miniers le projet n'a pas d'incidences. Face aux risques naturels, le projet est soumis à 7 risques jugés significatifs : séisme, mouvements de terrain, retrait-gonflement des argiles, avalanche, radon. A noter que l'ensemble du domaine skiable des Ménuires / Saint-Martin-de-Belleville est sécurisé par le PIDA s'appliquant chaque hiver.

4.1.4 La vulnérabilité du projet face au changement climatique

Il apparaît qu'à moyen terme, le secteur des Ménuires et des liaisons avec les 3 vallées devrait avoir besoin de plus en plus de neige de culture pour pallier le manque d'enneigement naturel, notamment lors des pires années. Il convient de rappeler que la ressource en eau et le potentiel de froid restant suffisants à l'horizon moyen (2041-2060 et, quel que soit le scénario d'émission de GES, elles ne sont donc pas une limite à la production de neige de culture.

Le projet est jugé non vulnérable à l'évolution des conditions météorologiques pour la production de neige de culture.

Le tableau ci-dessous résume les niveaux de vulnérabilité du projet face aux évolutions attendues des conditions d'enneigement naturel sur le domaine skiable des Ménuires.

INDICATEUR	VULNERABILITE
Enneigement naturel	Vulnérable
Conditions météorologiques pour la production de neige de culture	Non vulnérable
Durée et fiabilité de l'enneigement	Non vulnérable

Les différents indicateurs présentés tendent à montrer une dégradation à venir des conditions d'enneigement naturel existantes, mais la production de neige de culture permettra de les maintenir pour rester au niveau d'enneigement requis pour la pratique du ski. Le domaine skiable des Ménuires, et plus particulièrement le secteur du Mont de la Chambre où doit être réalisé le projet, sont donc jugés non vulnérables au changement climatique d'ici à l'horizon moyen.

4.1.5 Solutions de substitution

Les marges de manœuvre techniques lors de la conception du projet ont cependant été vite limitées par plusieurs contraintes. D'une part, le tracé de la future télécabine devait s'inscrire dans la continuité du linéaire déjà occupé par le TSD4 Doron et le TSD6 Mont de la Chambre, ce qui réduit de fait l'éventail des possibilités d'adaptation. D'autre part, des facteurs techniques incontournables restreignent les variantes envisageables : portées maximales des câbles, conditions géotechniques du terrain, contraintes liées au vent ou encore enveloppe budgétaire disponible.

Ainsi, ce projet illustre un compromis recherché entre les besoins opérationnels du domaine skiable et une prise en compte proactive des contraintes environnementales, techniques et climatiques.

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

L'objectif est de proposer un aménagement performant et durable, garantissant une utilisation responsable des ressources et une préservation à long terme des équilibres naturels de la haute montagne.

Cette variante du projet correspond au choix d'aménagement finalement retenu qui fait l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre de la présente d'impact. Elle se distingue notamment de la variante 3 par la prise en compte d'enjeux écologiques identifiés lors de prospections floristiques complémentaires réalisées au mois de juin 2025.

En effet, afin de limiter les incidences du projet sur la flore patrimoniale, cette variante prévoit le déplacement des pylônes P6 et P19.

Concernant le pylône P6, c'est la découverte de nouvelles stations de Cirse hétérophylle (*Cirsium heterophyllum*), espèce végétale protégée, qui a conduit à déplacer plus en amont l'implantation du pylône.

Concernant le pylône P19, sa position initiale retenue avec la variante 3, bien que volontairement installé sur une emprise de piste de ski terrassée, a justifié la mise en œuvre de prospection floristique complémentaire du fait de la présence connue sur l'emprise de piste de stations à Androsace des Alpes (*Androsace alpina*), espèce végétale protégée. Le travail réalisé a permis :

> D'une part, de confirmer la présence de stations à Androsace des Alpes dans l'emprise de terrassement du pylône P19 tel qu'envisagé en variante 3 ;
> De déplacer légèrement l'implantation du pylône P19 tout en garantissant l'absence de stations à Androsace des Alpes sur la nouvelle emprise de terrassement projetée.

Pour cette dernière adaptation du projet, il sera noté que celle-ci :

> S'est appuyée sur un relevé GPS de précision centimétrique des stations à Androsace des Alpes inventoriées ;

> A été possible grâce au choix d'une technique de génie civil dite de semelle déportée pour réduire l'emprise de terrassement du pied de pylône.

La variante 4 a été retenue comme meilleure option, car elle représente l'aboutissement d'un processus de conception à la fois itératif et évolutif, intégrant progressivement l'ensemble des contraintes environnementales identifiées au fur et à mesure des avancées du projet. Elle allie faisabilité technique, performance opérationnelle et intégration optimale des enjeux environnementaux.

En effet, la variante retenue permet de garantir à la fois la sécurité et l'efficacité de la future télécabine tout en minimisant ses incidences sur l'environnement et plus particulièrement les paysages et les milieux naturels.

Les ajustements réalisés, notamment au niveau de l'implantation de certains pylônes, traduisent une volonté affirmée du porteur de projet d'éviter les zones paysagèrement et écologiquement sensibles, notamment. De plus, la gestion optimisée des terrassements limite à la fois l'empreinte carbone du chantier (par l'équilibre déblais/remblais) et les altérations paysagères.

Ainsi, la variante 4 retenue incarne le compromis optimal entre l'aménagement de la TC Mont de la Chambre et l'intégration des enjeux environnementaux propres au domaine skiable des Menuires et de Saint-Martin-de-Belleville. Elle se distingue comme étant la solution d'aménagement la plus équilibrée et durable, conciliant exigences techniques, environnementales et économiques.

4.1.6 Mesures d'intégration environnementale et suivi des mesures s'inscrivant dans une logique Eviter, Réduire, Compenser :

⇒ **Les mesures d'évitement (ME)**

- ME1 : Evitement des enjeux écologiques et paysagers dès la phase de conception du projet ;
- ME2 : Plan de circulation des engins de chantier afin d'éviter les zones naturelles sensibles ;
- ME3 : Tenir compte du réseau d'assainissement et d'aux pluviales présent dans le PLU des Belleville ;
- ME4 : Bases de vie équipées d'assainissement autonome ;
- ME5 : Mise en défens des espaces naturels sensibles (cours d'eau, zones humides, flore protégée, plantes hôtes papillons protégés ;
- ME6 : Lutte préventive contre l'implantation d'espèces exotiques envahissantes ;

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

- ME7 : A l'entrée du chantier, installation de panneaux d'information à destination des véhicules d'entreprises en charge des travaux ;
- ME8 : En différents endroits du chantier, installation de panneaux d'information à destination du public (Ayants-droits, randonneurs, cyclistes) ;

⇒ **Les mesures de réduction (MR)**

- MR1 : Etrépage des habitats naturels sensibles ;
- MR2 : Respect de la topographie et des textures actuelles des zones remaniées ;
- MR3 : Renaturation des zones de travaux revégétalisables ;
- MR4 : Réhabilitation des secteurs concernés par le démantèlement du TSD4 Doron et TSD6 Mont de la Chambre ;
- MR5 : Insertion topographique et paysagère des massifs de pylônes ;
- MR6 : Traitement cohérent des talus et raccords au terrain naturel ;
- MR7 : Traitement irrégulier des lisières ;
- MR8 : Sur les surfaces terrassées non construites impactant des habitats rupestres, reconstitution d'éboulis ou d'amas de blocs rocheux ;
- MR9 : Effacement des pistes d'accès aux zones de travaux des pylônes P18 de la TC Mont de la Chambre ;
- MR10 : Prévention des risques de pollution accidentelle sur les milieux sensibles ;
- MR11 : Gestion des émissions et nuisances en phase travaux ;
- MR12 : Equipement sur la ligne multipaire de balises anticollision de type BirdMark ;
- MR13 : Pour les bâtiments des gares g2/G3 et G4, installation de vitrages « Anticollision oiseaux » ;
- MR14 : Dévoisement du linéaire de fossé impacté en aval immédiat du pylône P4 avec reconnexion en points amont et aval aux continuités du fossé non impacté ;
- MR15 : Adaptation du calendrier des travaux afin d'éviter les périodes sensibles pour la faune sauvage ;

⇒ **Les mesures de compensation (MC) :**

- MC1 : Compensation forestière définie dans le cadre du dossier d'autorisation de demande de défrichement ;

⇒ **Les mesures d'accompagnement :**

- MA1 : Rétrécissement piste 4x4 en aval des pylônes P19, P20, et P21/22 du TSD6 Mont de la Chambre et suppression de la piste d'accès menant au pylône P20 du TC Mont de la Chambre ;
- MA2 : Promotion des engins de chantier hybrides et des véhicules de transports HVO dans le mémoire technique du dossier de consultation des entreprises ;
- MA3 : Extension d'une surface naturelle de bas-marais sur l'emprise démantelée de la gare de départ G1 du TSD6 du Mont de la Chambre ;
- MA4 : Extension par plantation d'un îlot boisé présent de part et d'autre de la future ligne de la TC Mont de la Chambre ;
- MA5 : Restauration et gestion écologique de la piste de ski Gaston en faveur de l'Azuré du Serpolet et du Tarier des Prés ;
- MA6 : Information auprès des riverains de la date de démarrage des travaux et de leur durée ;
- MA7 : Association des agriculteurs concernés à l'organisation et au déroulement des travaux ;
- MA8 : Prospections « Habitat, Flore, Faune, » sur la piste de ski Gaston pressentie pour le stockage temporaire des mottes étrépees de la zone de travaux G2/G3 ;
- MA9 : Prospection « Androsace des Alpes » au pied des pylônes P18, P19, P20 et P21, du TD6 Mont de la Chambre à démonter ;

→ **Les mesures de suivi (MS) :**

- MS1 : Suivi environnemental en phase travaux ;
- MS2 : Suivi de l'efficacité des mesures environnementales à travers l'Observatoire environnemental de la SEVABEL

→ **Synthèse des mesures proposées et leur coût**

Il est prévu la mise en œuvre de 35 mesures, dont :

- 3 ont été appliquées en phase de conception ;
- 29 seront réalisées en phase travaux ;
- 3 seront exécutées en phase d'exploitation.

Il est prévu la mise en œuvre de 8 mesures d'évitement, 15 mesures de réduction, 1 mesure de compensation, 9 mesures d'accompagnement et 2 mesures de suivi. Enfin, il est prévu que ces mesures fassent l'objet d'un suivi afin de veiller à leur efficacité.

Les modalités de suivi s'appliquent à chaque mesure environnementale et sont réparties dans le temps comme suivant :

- 1 modalité de suivi en phase chantier ;
- 1 modalité de suivi en phase d'exploitation du projet.

Le coût global des mesures environnementales préconisées est évalué à 431 250 € (dont 110 000 € pour les mesures de suivi), soit 1,5 % du montant des travaux estimé à 53 000 000 € environ.

Commentaires du commissaire enquêteur :

L'étude d'impact du bureau d'études Karum figurant au dossier d'enquête mis à la disposition du public est conforme aux dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement. Il faut saluer la volonté de la SEVABEL de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement complémentaire, notamment l'information préalable des riverains de la date de démarrage des travaux et de leur durée et l'association des agriculteurs concernés à l'organisation et au déroulement des travaux.

4.1.7 Environnement avec et sans le projet

L'article R.122-5, II, 3° du code de l'environnement (dans sa version modifiée par le décret n° 2023-13 du 11/01/2023) précise que l'étude d'impact doit comporter :

« Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ».

ÉVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT	
SANS LE PROJET	AVEC LE PROJET
Patrimoine culturel et paysage	
=	↗
<p>Maintiens des éléments paysagers sensibles, contribuant à l'identité et à la qualité paysagère du domaine skiable</p> <p>Maintiens de la qualité des perceptions</p>	<p>Maintiens des éléments paysagers sensibles et de la qualité des perceptions</p> <p>Amélioration du secteur G2/G3 par le regroupement d'équipement en un seul bâtiment, bien intégré au paysage et en limitant le nombre de pylône en ligne</p>

Milieus physiques

=	=
<p>Maintien de la cohérence des structures géologiques</p> <p>Maintien du réseau hydrologique et hydrogéologique</p> <p>Maintien de la disponibilité en eau potable</p> <p>Maintien de la quantité d'eaux usées</p> <p>Maintien de la qualité de l'air</p>	<p>Sous réserve de la bonne mise en œuvre et efficacité des mesures environnementales inscrites au projet</p> <p>Remaniement des couches géologiques sur les emprises des pylônes ou des gares</p> <p>Maintien du réseau hydrologique et hydrogéologique</p> <p>Maintien de la ressource en eau potable</p> <p>Maintien de la quantité d'eaux usées</p> <p>Maintien de la qualité de l'air malgré l'émission temporaire en phase travaux provoqués par le chantier</p>

Biodiversité

=	=
<p>Maintien des corridors écologiques</p> <p>Maintien de la diversité d'habitats, floristique et faunistique</p> <p>Maintien des habitats d'espèces protégées</p> <p>Maintien des surfaces d'habitats caractéristiques de zones humides</p>	<p>Sous réserve de la bonne mise en œuvre et efficacité des mesures environnementales inscrites au projet</p> <p>Maintien des corridors écologiques</p> <p>Dégradation permanente de 11 971 m² d'habitats</p>

ÉVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT

SANS LE PROJET	AVEC LE PROJET
<p>Croissance des surfaces boisées</p>	<p>Dégradation temporaire de 33 820 m² d'habitats dont 27 634 m² d'habitats révégetalisables</p> <p>Dégradation de 935 m² de zones humides/Recréation de 150 à 200 m² de bas-marais</p> <p>1 765 m² d'habitats boisés défrichés/Replantation de 9 000 m² de boisements</p> <p>Renaturation de la piste de ski Gaston en faveur du Tarier des prés et de l'Azuré du Serpolet</p> <p>Préservation de la diversité d'habitats, floristique et faunistique</p>

Risques	
=	=
Pas d'augmentation des risques naturels	Pas d'augmentation des risques naturels
Population et santé humaine	
=	= ↗
Maintien de l'activité pastorale Maintien des forêts	Perturbation temporaire des activités pastorales le temps du chantier 15.5 ha de surfaces pastorales impactées dont 1 920 m ² non revégétalisables 1 765 m ² d'habitats boisés défrichés/Replantation de 9 000m ² de boisements Amélioration de l'offre ski Participation active au soutien et au maintien des activités économiques locales dépendantes de la pratique du ski en hiver.

Légende du tableau :

	Faible dégradation		Dégradation
=	Stabilité		
	Faible amélioration		Amélioration

Commentaires du commissaire enquêteur :

Grâce à la mise en œuvre des mesures ERC, la réalisation du projet apporte globalement une faible amélioration au patrimoine culturel, au paysage et à la population. Elle est sans effet sur les milieux physiques et la biodiversité ainsi que sur les risques naturels.

4.2 Les Avis de l'Autorité Environnementale (MRAE) et 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

➤ **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 :

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

Pour ce qui concerne la seule opération présentée, des lacunes importantes sont relevées, concernant :

- L'analyse des solutions de substitution raisonnables et la justification des choix, qui sont à approfondir au moyen d'une analyse multicritère pour l'ensemble des thématiques environnementales ;
- La fréquentation supplémentaire par l'opération en été et hiver, en particulier son impact sur la biodiversité et les émissions de gaz à effet de serre ;
- La biodiversité et les milieux naturels, les inventaires sont à compléter sur la piste « Petits creux », les impacts à réévaluer, notamment pour l'Azuré du Serpolet, et les mesures d'évitement et de réduction, voire de compensation à préciser et à approfondir ;
- Les risques naturels, dont l'évaluation des impacts et les mesures nécessitent d'être approfondis, en particulier dans un contexte de changement climatique ;
- Le climat, la viabilité de l'opération doit être démontrée par une analyse de la disponibilité de la ressource en eau, la production de neige de culture conditionnant l'exploitation du domaine à moyen terme, la stratégie d'adaptation du domaine au changement climatique est à présenter, de même que le calcul des émissions de gaz à effet de serre de l'opération ;
- Le paysage, l'évaluation des impacts est à compléter, notamment au moyen de photomontages de l'opération dans son environnement à différentes saisons ;
- L'hydrologie, l'impact de l'extension du dalot sur le Doron et sa nappe associée ainsi que l'impact du reste du tracé de la remontée sur les circulations d'eau souterraine doivent être évalués et des mesures définies en conséquence ;
- L'analyse des effets cumulés, qui doit être complétée et porter sur l'ensemble des projets distincts (sans liens fonctionnels) de ceux du projet global d'aménagement de la station préalablement défini ;
- Le suivi, qui nécessite d'être étendu à l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues et pendant toute la durée d'exploitation des aménagements.

Concernant les alternatives examinées et la justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement, le choix de la variante n°2 pour le projet doit être justifié, notamment en s'appuyant sur une analyse multicritère comparativement aux autres variantes étudiées 1 et 3, afin de retenir la solution à moindre impact environnemental.

En l'état le dossier n'apporte pas l'assurance de l'absence d'incidence résiduelle significative sur les espèces protégées ou leurs habitats. Les mesures d'évitement, et de réduction sont à approfondir et le cas échéant des mesures compensatoires sont à présenter. **Dans cette dernière situation une demande de dérogation à l'atteinte aux individus et aux habitats d'espèces protégées doit être sollicitée.**

L'Autorité environnementale recommande :

- ❖ **Concernant la biodiversité et les milieux naturels :**
 - De compléter les inventaires par un passage faune sur l'emprise du reprofilage de la piste « Petits creux » ;
 - De clarifier les surfaces d'habitats naturels et d'habitats d'espèces impactés au regard des 15,5 ha de prairies impactées annoncés dans le volets agricole de l'étude d'impact et des 935 m2 d'habitats humides détruits ;
 - D'évaluer les impacts sur les chiroptères et les amphibiens ;
 - D'évaluer l'impact sur la biodiversité et les milieux naturels de l'augmentation de la fréquentation du secteur en hiver et en été ;
 - De renforcer la mesure de mise en défens des zones sensibles pour éviter au maximum la destruction de la plante-hôte de l'Azuré du Serpolet ;
 - De ne pas superposer les mottes de végétation ;
 - De démontrer la pertinence des mesures d'étrepage et de revégétalisation à l'appui d'un retour d'expérience ;
 - De prévoir la mise en défens des secteurs revégétalisés pour éviter le pâturage jusqu'à l'atteinte d'un couvert végétal satisfaisant ;
 - De localiser et quantifier les surfaces d'habitats favorables au Tarier des Prés et à l'Azuré du Serpolet restaurés (MA5) ;
 - De compléter l'évaluation des impacts résiduels sur l'Azuré du Serpolet, la grenouille rousse et les chiroptères et, si nécessaire, compléter les mesures d'évitement et de réduction ou prévoir des mesures de compensation.

- ❖ **Concernant les risques naturels :**
 - Pour la complète et didactique information du public, de synthétiser dans l'étude d'impact les enjeux relevés en matière de risques naturels par les études géotechnique et hydraulique ainsi que leurs conclusions ;
 - De retranscrire les prescriptions du PPRn et des études géotechniques dans l'étude d'impact ;
 - D'évaluer la vulnérabilité de l'opération aux aléas naturels, en particulier les avalanches, ainsi que les effets du changement climatique sur les risques naturels du secteur et l'exposition de l'opération à ceux-ci ;
 - Le cas échéant, de réévaluer le niveau de vulnérabilité de l'opération face aux risques naturels et définir des mesures complémentaires pour les éviter et les réduire.

- ❖ **Concernant le changement climatique :**
 - L'Autorité environnementale recommande de compléter et de justifier l'analyse de la vulnérabilité de l'opération au changement climatique, au regard de l'évolution de la disponibilité, de la ressource en eau et de la diversité de ses usages (eau potable, agriculture, loisirs, milieux aquatiques) et de la disponibilité en énergie, et de présenter la stratégie d'adaptation du domaine au changement climatique.
 - L'Autorité environnementale recommande d'évaluer la hausse de la fréquentation potentiellement induite par l'opération en hiver et en été et les émissions de gaz à effet de serre en découlant, de présenter les hypothèses et méthode de calcul de ces émissions et de quantifier la réduction des émissions afin d'exposer clairement comment le projet contribue à l'atteinte des engagements nationaux et internationaux pris par la France pour lutter contre les émissions de GES et le réchauffement climatique.

- ❖ **Concernant le paysage :**
 - D'analyser les incidences de l'opération sur le paysage en phase travaux ;
 - D'analyser l'impact paysager du remplacement des deux télésièges par une télécabine à double tronçon ;
 - De présenter des photomontages de l'opération depuis les points de vue proches et sensibles et à différentes saisons ;

- De justifier la cohérence architecturale entre gares de la future télécabine et les aménagements déjà présents ou projetés et de définir des mesures en conséquence.
- ❖ Concernant l'hydrologie et la ressource en eau :
 - D'évaluer l'impact de l'extension du dalot sur l'hydrologie et l'écologie du Doron et sur sa nappe associée, ainsi que sur les circulations d'eaux souterraines le long du reste du tracé, et de présenter les mesures d'évitement, de réduction, voire de suivi compensation prises en conséquence.
- ❖ Concernant les effets cumulés :
 - De reprendre l'analyse des effets cumulés en présentant l'ensemble des projets distincts (sans liens fonctionnels) de ceux du projet global d'aménagement de la station préalablement défini, et sur cette base étudier les impacts cumulés avec le projet global sur toutes les thématiques environnementales.
- ❖ Concernant le dispositif des mesures de suivi et de leur efficacité :
 - A des fins de comparaison, d'utiliser les mêmes protocoles d'inventaire pour le suivi que ceux de l'état initial et de définir des placettes témoins pour la flore ;
 - De compléter les indicateurs de suivi par la définition d'objectifs de résultats ;
 - De prévoir un suivi des mouvements de terrains et des mesures correctives le cas échéant ;
 - D'étendre le suivi à la mise en œuvre et l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues pendant toute la durée des travaux et d'exploitation des aménagements.

➤ **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.

En substance la note en réponse indique :

- ❖ Sur le devenir des télésièges TSD4 Doron et TSD6 Mont de la Chambre
Les deux télésièges TSD4 Doron et TSD6 Mont de la Chambre qui seront démontés dans le cadre du projet de construction de la nouvelle télécabine Mont de la Chambre seront mis en vente par la SEVABEL. En l'absence de repreneur(s), les appareils seront alors vendus à un ferrailleur local, dans un objectif de valorisation de leurs métaux ferreux.
- ❖ Sur le choix du périmètre d'étude retenu pour le projet et sa justification
Le périmètre d'étude retenu pour l'évaluation environnementale du projet TC Mont de la Chambre a été défini en application du postulat juridique selon lequel seuls les travaux, constructions ou aménagement suffisamment définis dans leurs « conditions matérielles » et modifiant la réalité physique d'un site doivent être pris en considération pour relever l'existence d'un projet, tandis que des opérations hypothétiques, bien que proches, dont la programmation n'est pas encore suffisamment connue et dont la réalisation est subordonnée à de nombreuses conditions préalables (maîtrise foncière, évolution des documents d'urbanisme, financement, réalisation d'autres projets...), n'ont pas à être prises en compte dans la délimitation du projet, et ce, même si elles s'inscrivent dans une réflexion d'ensemble.
- ❖ Sur les interactions du projet et des aménagements actuels du domaine skiable des Ménuires et de Sain-Martin-de-Belleville avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030
Concernant les JOP2030, ni la télécabine Mont de la Chambre, ni les aménagements existants du domaine skiable des Ménuires – St-Martin-de-Belleville ne seront concernés directement ou indirectement par cet événement.

- ❖ Sur l'estimation de la fréquentation induite par le projet, été comme hiver
La SEVABEL estime que l'exploitation de la télécabine Mont de la Chambre générera une fréquentation supplémentaire d'environ + 400 000 passages/hiver. La SEVABEL table cependant sur le fait que cette surfréquentation devrait correspondre pour environ 200 000 passages à un report partiel de la fréquentation hivernale actuelle que connaissent les télécabines Bruyères 1 et 2 (autre axe de remontées mécaniques menant au sommet du Mont de la Chambre depuis Les Menuires) vers la future télécabine du Mont de la Chambre. Dans cette hypothèse, la SEVABEL considère que le projet devrait générer une hausse nette de fréquentation d'environ 200 000 passages skieurs en hiver.
- ❖ Sur l'impact de l'augmentation de la fréquentation induite par le projet
 - Sur les sols : la perte de sols en lien avec la concrétisation d'un ou plusieurs projets immobiliers sur le territoire communal des BELLEVILLE ne peut être associée à un seul projet d'aménagement du domaine skiable des Menuires – St-Martin-de-Belleville comme l'est celui de la télécabine du Mont de la Chambre. Dès lors, les incidences attendues du projet sur les sols, réellement quantifiables, restent celles indiquées dans l'étude d'impact du projet, au titre des emprises de travaux liées aux opérations de terrassement et de construction.
 - Sur la biodiversité : le projet, bien que générateur attendu d'une augmentation des flux skieurs, ne devrait pas engendrer de nuisances supérieures à celles que connaît actuellement la faune hivernante présente sur le secteur du Mont de la Chambre. En l'absence d'exploitation programmée de la télécabine du Mont de la Chambre en période estivale, le projet n'aura aucune incidence sur la biodiversité locale (habitats, flore, faune), autre que celles mentionnées dans l'étude d'impact (ex : risque de collision entre les grands oiseaux et les câbles porteurs qui sera prévenu par la pose de balises avifaune dont les appareils existants ne sont pas équipés).
 - Sur la ressource en eau :
 - En termes d'incidence directe, la fréquentation attendue conduira à une probable augmentation de la consommation en eau potable liée à la mise en service des toilettes publiques présentes dans les bâtiments annexes des gares de la future télécabine. Limités aux seuls jours et plages horaires de l'exploitation hivernale de la télécabine, elles resteront toutefois négligeables à l'échelle des volumes d'eau consommés annuellement sur la commune des BELLEVILLE. De plus, une récupération des eaux pluviales de toitures est prévue afin de limiter cette augmentation à l'instar des toilettes publiques à l'arrivée de l'actuelle télécabine Roc 1.
 - En termes d'incidences indirectes, deux aspects distincts du projet peuvent être considérés, à savoir :
 - ✚ Les consommations d'eau liées à l'exploitation hivernale du réseau neige du domaine skiable : il est rappelé ici que la consommation d'eau destinée à la production de neige de culture sur le domaine skiable des Menuires et de St-Martin-de-Belleville est encadrée par un arrêté préfectoral qui autorise la SEVABEL à prélever un volume maximum d'eau de 720 000 m³/an pour ce seul usage. Dans ce contexte, et en cas de conditions d'enneigement difficiles, il reviendra à la SEVABEL de prioriser ses productions de neige de culture sur les pistes de ski qu'elle jugera stratégiques pour le fonctionnement du domaine skiable, le tout dans la limite du volume annuel d'eau prélevable qui lui est autorisé pour cet usage. Dès lors, la mise en service de la télécabine du Mont de la Chambre comme sa fréquentation de skieurs induite devront s'inscrire dans ce cadre, garantissant ainsi la préservation de la ressource en eau locale.
 - ✚ Les consommations d'eau liées aux skieurs séjournant sur la station des Menuires : Ce cas de figure prend en considération les consommations d'eau potable générées par la hausse de fréquentation induite par le projet qui relèvent de skieurs en séjour de courte ou longue durée sur la station des Menuires. Lissées sur l'ensemble de la saison hivernale, ces consommations potentielles restent non quantifiables. Dès lors,

toute augmentation de la population touristique en lien avec l'exploitation hivernale de nouveaux projets d'aménagement sur le domaine skiable des Menuires et de St-Martin-de-Belleville restera compatible avec les ressources en eau de la commune, sous réserve que ces dernières soient correctement estimées lors des différentes procédures de révision du PLU des Belleville, passées comme à venir.

- ❖ Sur la justification de ne pas démonter les massifs de fondation des pylônes des télésièges TSD4 Doron et TSD6 Mont de la chambre
Au regard de l'ensemble de ces éléments, la solution consistant à retirer dans leur intégralité chaque massif d'ancrage de pylônes présente des incidences et un coût environnemental trop élevés pour pouvoir être justifiée. De plus, le béton étant entièrement inerte une fois coulé, le fait de laisser ces massifs enterrés ne présente aucun danger.
- ❖ Sur la justification environnementale du projet retenu au regard de ses différentes variantes envisagées
La solution consistant à caler et optimiser les emprises des trois gares (départ, intermédiaire & arrivée) du TC Mont de la Chambre sur celles des actuels TSD4 Doron et TSD6 Mont de la Chambre, tout en intégrant les enjeux environnementaux identifiés, est apparue comme la variante la moins impactante sur le plan environnemental, comme l'illustre le tableau figurant en partie 6.2 « Comparaison des variantes » de l'étude d'impact (p. 436 de l'étude d'impact).
- ❖ Sur l'agriculture
Concernant le volet agricole, l'étude d'impact mentionne une surface de 15,5 ha de prairies impactées, il s'agit d'une erreur de conversion entre les mètres carrés et les hectares.
En réalité, les incidences brutes directes temporaires potentielles sur l'activité agricole s'élèvent à 1,6 ha, valeur cohérente avec la surface de prairies affectées indiquée dans le chapitre « Incidences sur les habitats » estimée à 1,9 ha, page 299 de l'étude d'impact. Cette incidence brute attendue du projet restera temporaire grâce à la mise en œuvre de la mesure « MR3 : Renaturation des zones de travaux revégétalisables » qui s'appliquera pour partie à des surfaces pastorales.
- ❖ Sur la flore protégée
La destruction d'individus de flore protégée repris dans l'avis de la MRAe relève d'incidences « brutes » attendues du projet, avant mise en place des mesures d'évitement « ME1 – Evitement des enjeux écologiques et paysagers dès la phase de conception du projet » et « ME5 – Mise en défens des espaces naturels sensibles (cours d'eau, zones humides, flore protégée, plantes hôtes papillons protégées) » inscrites à l'étude d'impact. La mise en œuvre effective de ces deux mesures permettra d'éviter toute destruction de flore protégée par le projet.
- ❖ Sur les impacts liés à l'exploitation estivale de la télécabine et à l'augmentation attendue du flux de skieurs en hiver
En période estivale, il n'est pas prévu de faire fonctionner la nouvelle télécabine Mont de la Chambre, l'impact du projet sur le milieu naturel et la faune estivale en particulier est donc nul. Concernant la période hivernale, comme précisés plus haut, les pistes de ski ne constituent pas un habitat favorable à l'hivernage de la faune. Les individus observés lors des inventaires sont inventoriés aux abords des pistes et non sur l'emprise des pistes de ski. De plus, le secteur est défavorable au hors-piste, il n'y aura donc aucun dérangement en dehors des pistes de ski damées. Même si une augmentation du nombre de skieurs devait avoir lieu, aucun impact sur la faune hivernale fréquentant la zone d'étude n'est à noter.
- ❖ Sur les inventaires faune sur l'emprise du reprofilage de la piste « Petits creux »
Lors de l'ensemble des passages faune, les espèces observées sur cette zone ont bien été notées et prises en compte dans les analyses des enjeux et des incidences de l'étude d'impact. De plus, les données de l'Observatoire environnemental de la SEVABEL sont également prises en compte dans ce dossier.
- ❖ Sur la surface d'habitats naturels et d'habitats d'espèces impactées et des habitats humides détruits
L'incidence réelle attendue du projet sur les surfaces de prairies agricoles s'élèvent en réalité à 1,6 ha au lieu des 15,5 ha annoncé. Cette surface doit être rapportée

aux incidences attendues du projet mentionnées page 294 de l'étude d'impact relatives à la perte nette de 9 008 m² d'habitats naturels ou semi-naturels, (pour la quasi-totalité non boisés) et à la perte temporaire de 7 129 m² d'habitats herbeux d'origine anthropique qui pourront être revégétalisés une fois les travaux terminés. Sommées, ces données représentent une surface cumulée de 16 129 m², soit environ 1,6 ha, ce qui est cohérent avec celle de l'incidence attendue du projet sur les prairies agricoles. Il sera toutefois souligné que ces valeurs de surfaces doivent être considérées comme des ordres de grandeurs du fait que certains périmètres de zones pastorales recouvrent des habitats non propices à la pratique du pastoralisme de par leurs difficultés d'accès ou leurs types de végétation non favorables. Concernant le cas particulier des 935 m² de zones humides annoncés comme impactés dans l'étude d'impact du projet, cette incidence attendue reste correcte et n'a pas lieu d'être révisée à ce titre.

❖ Sur les chiroptères et les amphibiens

Aucune incidence résiduelle après la mise en œuvre des mesures associées.

❖ Sur le renforcement des mesures de mise en défens des zones sensibles pour éviter au maximum la destruction de la plante-hôte de l'Azuré du Serpolet

Au démarrage des travaux, l'entreprise de travaux chargée de l'opération, et notamment le pelliste, seront sensibilisés par le bureau d'études environnement à l'objectif des mises en défens ainsi qu'à l'importance de leur respect.

❖ Sur la localisation et la quantification des surfaces d'habitats favorables au Tarier des prés et à l'Azuré du Serpolet

Sur la base des 5 374 m² que la mesure prévoit de renaturer sur la piste de ski Gaston, les gains écologiques quantifiables attendus en matière d'habitats favorables au Tarier des prés et à l'Azuré du Serpolet sont respectivement de 4 837 m² et 537 m².

❖ Sur le confortement de la prise en compte de l'enjeu « Azuré du Serpolet »

Il sera effectué un déplacement expérimental de l'habitat de reproduction de l'Azuré du Serpolet (MA) : l'idée ici est de déplacer l'horizon superficiel de sol présent sur l'emprise travaux du futur pylône P16 de la télécabine afin de déplacer l'habitat de reproduction de l'Azuré du Serpolet en limite basse de l'éboulis naturel sur lequel seront implantés le pylône et une piste de ski terrassée. Un suivi sur plusieurs années sera mis en place sur les zones d'accueil, dans le cadre de l'animation de l'Observatoire environnemental de la SEVABEL.

❖ Etrépage et stockage des mottes

La technique d'étrépage/ replaquage de motte de végétation, notamment en zones de montagne avec une épaisseur d'étrépage de mottes excédant rarement 15 à 20 cm, lorsqu'elle est correctement mise en œuvre, permet d'obtenir des résultats très convaincants sous 3 ans (voir même dès la première année), permettant ainsi de justifier d'une incidence temporaire sur les milieux.

❖ Sur les risques naturels (*)

Les enjeux identifiés en matière de risques naturels sont synthétisés et complétés par une mesure de réduction complémentaire (MR17) visant à ramener les risques significatifs à un niveau non significatif. Les prescriptions du PPRn, ainsi que celles des études géotechniques, hydrauliques et nivologiques réalisées pour l'étude du projet, ont été reprises dans la mesure de réduction « MR17- Prise en compte des risques, de la géologie et du climat dans la conception du projet ».

Les effets du changement climatique sur l'hydrologie, largement documentés notamment par le GIEC, se traduisent par une modification du régime d'enneigement (quantité et durée) influençant la fonte et les débits de crue, ainsi que par une intensification des précipitations extrêmes (orages, épisodes pluie-neige), particulièrement marquée en contexte alpin. Les projections climatiques indiquent une augmentation de la fréquence et de l'intensité des épisodes courts et violents, entraînant une réponse hydrologique plus rapide et plus brutale. A l'échelle du présent projet, l'application d'un facteur d'augmentation climatique a été retenue : pour le Doron des Belleville, le contexte alpin amplifie les effets climatiques et le débit centennal historique (Q100) apparaît probablement sous-estimé ; néanmoins, l'élévation majorée retenue (+0,19 m) ne remet pas en cause les conclusions hydrauliques du projet, compte tenu de l'encaissement du lit, des profils en travers présentés dans la note initiale.

Le réchauffement climatique entraîne une hausse marquée des températures en montagne, avec une élévation de la limite pluie-neige et une modification profonde du manteau neigeux, surtout à basse et moyenne altitude où il devient plus humide, plus dense et moins durable. En haute altitude, une légère augmentation des précipitations hivernales reste possible, mais elle demeure limitée et ne compense généralement pas les déficits observés plus bas, avec des évolutions variables selon les massifs comme en Vanoise. Les avalanches continueront de se produire en altitude, mais leur dynamique évoluera : les phénomènes impliquant de la neige humide seront plus fréquents, les avalanches aérosol tendront à diminuer et les écoulements seront souvent plus courts, sauf en configurations canalisées particulières. Malgré ces mutations, les niveaux de sollicitation restent globalement couverts par les méthodes actuelles de dimensionnement, fondées notamment sur des périodes de retour centennales et sur des statistiques intégrant des conditions passées plus sévères. Même si les tendances moyennes indiquent une baisse de certains aléas, il demeure indispensable de prendre en compte les événements extrêmes toujours possibles.

(*) Rappel des conclusions des bureaux d'études spécialisés complétant les études géotechniques, la note hydraulique et l'étude climatique figurant dans la pièce n°3 de l'étude d'impact :

⇒ **Engineerisk (Risques nivologiques) – 13 octobre 2025**

« Dans leur configuration, les deux tronçons du projet de télécabine du Mont de la Chambre ne sont pas remis en cause du fait des risques nivologiques a fortiori vu l'expérience des lignes actuelles pourtant sous une exposition plus importante à l'amont.

• D'un point de vue structurel :

Tronçon 1 :

- La gare de départ du tronçon 1 est située dans une zone d'avalanche exceptionnelle du PPR de la vallée des Belleville [8]. Pour autant, aucune restriction réglementaire ne s'applique en pareil cas.

Sa gare d'arrivée n'est pas concernée.

- Aucun pylône ne se situe dans une zone sujette au phénomène de reptation ou aux avalanches.

Tronçon 2 :

- Les deux gares sont hors de danger

- Les deux pylônes P16 et P18, bien que situés dans les zones globalisantes de la CLPA mais hors emprise PIDA, ne sont pas menacés par les avalanches.

- Les P12, P16, P20 et P21 subiront le phénomène de reptation dans des gammes de pression acceptables comprises entre 15 et 40kPa (Figure 14).

Comme précisé, des modélisations avaient été réalisées selon le protocole habituel afin de déterminer si des zones étaient véritablement à proscrire, ce qui n'était pas le cas (Figure 14). La nouvelle position du P17 selon [2] (et suite à [9]) n'est donc pas à réétudier (les valeurs brutes sont de l'ordre de 15kPa maximum et pourront être facilement reprises par le constructeur). Dans tous les cas les prescriptions de détail seront données une fois que la ligne aura été finalisée. »

⇒ **HIS (Hydraulique) – 16 février 2026**

« Pour le Doron des Belleville :

- Le contexte alpin amplifie les effets climatiques

- Les pluies extrêmes et la fonte rapide augmentent les pics

- Le Q100 historique est probablement sous-dimensionné

- Les conclusions hydrauliques pour le projet restent inchangées pour 0,19m d'élévation à considérer ici vu l'encaissement du lit, les profils en travers illustrés dans la note initiale et la revanche déjà considérée à l'écoulement. »

⇒ **SAGE Ingénierie (Géotechnique) – 27 janvier 2026**

« En conclusion et comme relevé dans l'avis délibéré de la MRAE, le site de la gare amont ainsi que la partie supérieure du versant Ouest du Mont de la

Chambre restent des sites sensibles au sein desquels des mouvements plus ou moins actifs (mais relativement lents) existent et pourront se développer durant les prochaines années / décennies. Cela ne remet pas en cause la faisabilité du projet, mais nécessite des dispositions techniques afin de s'adapter au site, ainsi que la mise en place d'un dispositif de surveillance au cours de la vie de l'ouvrage, afin de suivre les mouvements et leurs éventuelles évolutions notamment au regard du changement climatique en cours. »

- ❖ Sur la vulnérabilité du projet au changement climatique au regard de l'évolution de la disponibilité en eau et de la diversité des usages
Le présent projet ne prévoit par ailleurs aucune extension du réseau d'enneigement artificiel et n'entraîne donc ni augmentation de la consommation en eau, ni création ou extension de retenue d'altitude. L'analyse de la ressource en eau a déjà été traitée dans le cadre du projet d'extension de la retenue d'altitude des Echauds II. Conformément aux engagements présentés dans le chapitre « Description du Domaine Skiable – Politique Environnementale – Éco-engagements », et plus particulièrement à l'engagement n° 3 relatifs à une gestion collective et raisonnée de la ressource en eau, le volume maximal de prélèvement pour la production de neige de culture est plafonné à 720 000 m³ par arrêté préfectoral. S'agissant des autres usages de l'eau (alimentation en eau potable, agriculture, loisirs, milieux aquatiques), leur gestion ne relève pas du porteur de projet, mais s'inscrit dans des cadres réglementaires plus larges, tels que les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et les documents d'urbanisme en vigueur.
- ❖ Sur la vulnérabilité du projet face à la disponibilité en énergie
Le projet ne consommera qu'environ 3% d'énergie électrique supplémentaire par rapport à l'existant grâce à l'installation en façade de panneaux photovoltaïques pour une production prévisionnelle de 182 MWh/an. Cette estimation pourrait arriver à l'équilibre avec l'ajout d'une régulation automatique de vitesse de l'appareil en fonction de son niveau de fréquentation mesuré en temps réel ainsi que des moteurs plus économes que ceux présents sur les appareils existants. Cette faible augmentation n'est pas de nature à remettre en cause la ressource énergétique disponible ou les objectifs énergétiques de la France à horizon 2050.
- ❖ Sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre
À ce stade, les émissions de gaz à effet de serre ont été évaluées uniquement pour la période hivernale, sur la base de la consommation électrique prévisionnelle de l'équipement, estimée à 260 000 kWh/an pour le tronçon 1 et 638 000 kWh/an pour le tronçon 2. Cette consommation brute annuelle (898 000 kWh/an) est partiellement compensée par la production d'électricité photovoltaïque prévue sur les gares de la télécabine, estimée à 181 600 kWh/an, conduisant à une consommation nette d'environ 716 400 kWh/an dans l'hypothèse d'un fonctionnement exclusivement hivernal. Cette valeur est du même ordre de grandeur que la consommation actuellement observée pour les équipements existants (environ 694 000 kWh/an).
- ❖ Sur l'impact paysager du remplacement des deux télésièges par une télécabine à double tronçons
La future gare G1 de la télécabine du Mont de la Chambre présentera un volume supérieur à celui de l'actuelle gare G1 du Doron. À ce jour, le secteur comprend trois gares de départ de remontées mécaniques ainsi qu'un bâtiment annexe proposant une salle hors-sac. À l'issue des travaux, il n'en subsistera plus que deux gares, ce dimensionnement intégrant le démantèlement de la remontée mécanique Masse 1, intervenu en 2025 et la suppression de la salle hors-sac prévue en 2027. Cette évolution s'inscrit dans une logique de réduction de la densité bâtie sur le site. Dans le secteur de la G2/G3, le projet prévoit par ailleurs le regroupement des gares actuelles des télésièges du Doron (G2) et du Mont de la Chambre (G1) en un seul ensemble bâti correspondant à la gare intermédiaire de la future télécabine à double tronçon intégrant également les toilettes publiques dont le bâtiment existant en pierre à l'arrivée du télésiège Doron sera supprimé. Bien que le bâtiment projeté

présente un volume supérieur à celui d'une gare prise individuellement, il concentre les fonctions techniques et d'accueil en un seul point unique. Ce regroupement contribue à réduire la dispersion actuelle des bâtiments sur le versant et ainsi à limiter leur impact visuel global à l'échelle du grand paysage ainsi qu'à l'échelle des vues rapprochées. Par ailleurs, la future gare G4 réduira de moitié l'emprise au sol en comparaison avec les ouvrages existants sur ce sommet (chalet de commande, postes de transformation, gare d'arrivée du TSD et garage à sièges). Le démontage du bâtiment annexe (garage à sièges), de teinte blanche et de forme arrondie, et le remplacement par un bâtiment teintes foncées permettra de fortement réduire l'impact visuel du bâti au sommet du Mont de la Chambre. À l'issue des travaux, l'ensemble des locaux nécessaires à l'exploitation et la gare seront regroupés en un seul volume, traité dans des teintes et une forme de bâti en adéquation avec celles du site. Cela permettra une meilleure intégration paysagère et une lecture plus homogène des aménagements sur ce secteur du domaine skiable déjà très anthropisé du fait de son rôle de point de jonction entre les domaines des Menuires, de Méribel Mottaret et de Val Thorens. Enfin, le projet permettra une réduction significative du nombre de pylônes sur le secteur. Les deux télésièges actuels totalisent 35 pylônes (10 pour le télésiège du Doron et 25 pour le télésiège du Mont de la Chambre), tandis que la future télécabine n'en comptera que 23 voire éventuellement 24 pylônes au maximum pour limiter la hauteur de la ligne sur la partie sommitale. Cette diminution du nombre d'ouvrages verticaux contribue à alléger la perception des infrastructures dans le paysage et à simplifier la lecture du versant, bien que les pylônes aient un dimensionnement plus conséquent que ceux d'un télésiège débrayable. Ainsi, malgré la création ponctuelle de bâtiments de volume plus important, le projet s'inscrit dans une logique globale de regroupement et de simplification des équipements, conduisant à un impact paysager globalement réduit à l'échelle des vues rapprochées et du grand paysage.

❖ Sur la cohérence architecturale du projet entre les gares de la future télécabine et les aménagements déjà présents ou projetés

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 de la gare intermédiaire s'insère dans un paysage très différent, au milieu des champs parsemés d'autres remontées mécaniques sur le versant du Mont de la Chambre, en surplomb de la station. Une fois écartée les solutions consistant à enterrer complètement les garages pour les faire disparaître du paysage, ce qui impliquerait un impact environnemental démesuré, sa dimension imposante et la présence de la salle hors sac en font nécessairement un bâtiment « signal » qui doit avoir plusieurs lectures selon la distance à laquelle on le perçoit. À l'échelle la plus lointaine, les volumes à demi encastrés dans la pente trouvent un équilibre à la fois dans les volumes excavés et émergés, et dans leur expression architecturale. Ils laissent apparaître la dimension massive des volumes fonctionnels à travers des formes simples de blocs empilés suivant la pente. Un jeu de pivot permet d'équilibrer visuellement la perception des volumes des garages avec celui de la salle hors-sac, donnant l'illusion de trois blocs de dimension similaires, tout en tournant la vue de la salle hors sac vers le sud et les versants opposés du domaine. Ces trois grands blocs massifs évoquent forces gigantesques qui ont créé les montages sur lesquels ils sont posés et dont ils semblent extraits. Le futur bâtiment de la gare sommitale ne constituera pas un élément visuel impactant dans le grand paysage. La gare amont est située dans un environnement encore différent, au sommet du Mont de la Chambre. Les conditions météorologiques plus rudes amènent un concevoir un bâtiment compact, offrant peu de prise au vent, et qui enserme la gare de la télécabine pour en couvrir les quais et les protéger des intempéries. L'intégration du bâtiment dans son site passe par la sobriété de ses volumes et matériaux, en évitant le pastiche. En évitant d'enjamber la gare, le bâtiment garde une hauteur la plus réduite possible, afin de

préservé la vue vers le Mont Blanc depuis la butte des Bruyères. Le bâtiment profite également de l'ensoleillement pour de la production électrique intégrée aux façades, mais fait une part plus large à la pierre, car les façades bénéficiant d'une bonne exposition sont plus réduites, les besoins moindres et l'environnement d'été beaucoup plus minéral.

❖ Sur l'extension du dalot sur l'hydrologie du Doron

L'extension du dalot n'aura pas d'incidence sur l'hydrogéologie du Doron. Les travaux resteront limités et ne nécessiteront aucun remaniement du lit du cours d'eau. L'écoulement du Doron sera conservé dans ses conditions actuelles. Les échanges naturels entre le cours d'eau et les nappes alluviales environnantes seront donc maintenus, et aucun impact sur les niveaux d'eau souterraine n'est attendu. Les précautions prévues durant le chantier permettront par ailleurs d'éviter tout risque de dégradation de la qualité des eaux. L'extension du dalot n'aura pas d'incidences sur l'hydrologie car le lit du cours d'eau ne sera pas remanié. Le projet en lui-même n'est pas de nature à avoir d'incidence sur le cours d'eau ni sur son fonctionnement. La section d'écoulement du cours d'eau ainsi que le canal d'écoulement sont inchangées. L'installation de puits de lumière de 60 x 60 cm permettra d'assurer un apport lumineux suffisant sous l'ouvrage, garantissant ainsi le maintien des conditions favorables au développement de la vie hydro biologique du Doron. Ces dispositifs préserveront la continuité écologique du cours d'eau en limitant les effets d'ombrage et en maintenant des habitats aquatiques fonctionnels.

❖ Sur les effets cumulés avec d'autres projets connus

Une analyse des effets cumulés a bien été menée avec les projets ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale ou d'une évaluation environnementale avec avis de l'Autorité environnementale, à savoir :

> « Création de la télécabine de la face Nord, par la société d'exploitation des téléphériques de Tarentaise Maurienne » ;

> « Remplacement du télésiège de Côte brune par une télécabine 10 places et reprise de la piste de ski Venturon à Méribel-Mottaret, Les Allues » ;

> « Remplacement des télésièges existants des Deux Lacs et de la Moutière, Val Thorens » ;

> « Projet de microcentrale hydroélectrique sur le torrent de Pécllet, Val Thorens » ;

> « Extension de la retenue des Echauds II, les Menuires » ;

> « Projet de requalification du domaine skiable de Méribel-secteur « Roc de Fer ».

L'analyse des effets cumulés menée dans l'étude d'impact est suffisante et conforme aux exigences réglementaires actuellement en vigueur, les projets devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés.

❖ Sur le dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Le tableau figurant page 553 de l'étude d'impact du projet, qui liste les différentes actions de suivi naturalistes qui seront mises en œuvre pour évaluer l'efficacité des différentes mesures environnementales inscrites au projet pour éviter ou réduire ses incidences attendues sur les habitats naturels sensibles, la flore protégée et la faune à enjeux, a été mis à jour par le rajout au tableau initial de deux nouvelles colonnes permettant de préciser, ou repréciser, les différents protocoles qui seront mis en œuvre, ainsi que les objectifs de résultats à atteindre pour chaque suivi. La temporalité des actions de suivi proposées a été raisonnée avec un délai d'atteinte d'objectifs jugé raisonnable au regard des types de suivi à mettre en place et du contexte particulier lié à la haute montagne. Dans le cas où les objectifs de résultats fixés ne seraient pas atteints dans les délais impartis, la SEVABEL pourra être amenée à mettre en place des mesures correctives sur les conseils du bureau d'études en charge des suivis. L'évaluation de l'efficacité de ces dernières devra alors faire l'objet d'un prolongement des actions de suivi concernées jusqu'à l'atteinte des objectifs de résultats recherchés.

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 les prescriptions suivantes :

- concernant les dispositions constructives :
 - Risque incendie :
 1. En gare G2/G3, le pétitionnaire tiendra compte de la diversité des activités prévues dans les locaux (salle hors sac, réfectoire pour le personnel, local maintenance...). Il précisera la nature des risques identifiés (ex classement des locaux) et les mesures correctives qu'il entend mettre en œuvre (guide RM2, partie A3-7.7.2).
 2. En ligne, au regard du non respect des distances forfaitaires d'éloignement (guide RM2, partie A3-7.7.3), le pétitionnaire devra réaliser une analyse de risque spécifique qui étudiera en particulier les points singuliers suivants :
 - Survol de la route départementale D117 au niveau du pylône n°2,
 - Proximité de bâtiment d'habitation entre pylône n°2 et pylône n°3,
 - Survol d'une zone boisée à l'aval du pylône n°3,
 - Survol d'un bâtiment de stockage de GNR et autres produits inflammables à l'aval du pylône n°6.
 - Gestion du vent :
 3. Une note vent spécifique, pour une tenue au vent renforcée avec une exploitation possible jusqu'à 29 m/s, détaillant l'analyse des conditions anémométriques du site de la nouvelle installation, devra permettre de valider les dispositifs de gestion du vent et les gabarits sur le téléphérique pour répondre aux objectifs définis et à l'article A5 - 5.1.1 - Dispositifs de mesure du vent du guide RM2.
 - Croisement avec le TSD SUNNY EXPRESS :
 4. Fournir les justifications de non interférence des gabarits en application de l'article A3-7.4.1.2 du guide RM2.



- Prise en compte des risques géologiques :
5. Description des mesures envisagées pour gérer les déplacements des pylônes dans les zones de glissement identifiées dans l'étude SAGE,
 - Disposition constructive :
 6. La hauteur du multi-paire est de l'ordre de 50 m. Si des câbles devaient être implantés à une hauteur supérieure à 50m par rapport au terrain naturel, la consultation des services d'aviation aérienne civile et militaire serait nécessaire.
 - Dérogation 7/ms
 7. Une demande de dérogation démontrant, par la production d'une analyse de sécurité, que la mise en œuvre d'une vitesse d'exploitation à 7 m/s respecte les objectifs visés dans l'arrêté du 7 août 2009, devra être formulée.

Deux mois avant le début des travaux, le maître d'œuvre présentera un dossier jalon répondant aux points 1 à 6 et intégrant la mise à jour des intervenants, du profil en long et de la note de calcul.

- concernant les risques naturels :

D'après l'étude SAGE n°13840-1 du 01/10/25, le projet est exposé à un risque de chutes de blocs au niveau des pylônes P16, P17 et P18 du tronçon 2. Le porteur de projet devra déposer un dossier jalon comportant les études spécifiques pour caractériser les aléas de chutes de blocs (localisation des zones de départ, activité-probabilité de départ, volumes des blocs, analyse de la propagation et des atteintes, etc.) et pour préciser les mesures de gestion de ce risque prévues (caractéristiques de l'installation, ouvrages de protection, etc.). Il est rappelé que l'installation et ses ouvrages de protection éventuels doivent être dimensionnés pour résister à un scénario de référence centennale en tant qu'action accidentelle conformément au guide RM2.

Par ailleurs, il appartient au porteur de projet de réaliser les différentes études complémentaires et de mettre en œuvre l'ensemble des mesures préconisées dans les études risques du dossier de DAET.

- concernant le survol routier (D117) :
 - Le demandeur est tenu de se conformer aux prescriptions du règlement de voirie départemental, dans l'intérêt du bon usage et de la conservation du domaine public routier (DPR).
 - Les surfaces (m²) de survol au-dessus du DPR devront faire l'objet d'une demande de permission de voirie du maître d'ouvrage. (cerfa n°14023*01 + plan +

description du projet), au moins 30 jours avant le démarrage des travaux. Ces surfaces sont soumises à redevance.

- Les opérations de démontage des équipements existants et de montage du nouvel appareil impliquant des contraintes d'exploitation routières (fermetures de routes, alternat, abaissement de vitesse), feront l'objet de demandes d'arrêtés de circulation. Ces dernières ne seront pas accordées en période hivernale. Les implantations de signalisation d'information de chantier seront à joindre aux demandes d'arrêtés.
- Les aménagements en bordure de route départementale ne devront pas constituer un obstacle à la visibilité des usagers ni à la circulation des véhicules, notamment en ce qui concerne le pylône n°2.
- La gestion des eaux de ruissellement provenant de la RD 117 est à la charge du pétitionnaire.
- Le pétitionnaire devra récupérer ses eaux de ruissellement et pluviales et ne pas effectuer de rejets sur le DPR et ses dépendances, pouvant occasionner un risque sécuritaire pour les usagers de la RD 117.
- En période hivernale, l'évacuation de l'éventuel bourrelet de neige laissé au passage des engins du Département sera à la charge du pétitionnaire, avec interdiction de remettre la neige sur la voirie départementale.
- Lors de la phase travaux, prévoir les protections nécessaires pour garantir la sécurité des usagers par rapport aux éventuelles chutes de matériaux sur la RD en contrebas. Prévoir également la remise en état de la RD avec balayage dès que nécessaire.

Conformément à l'article L472-2 du code de l'urbanisme, l'autorisation d'exécution des travaux est assortie d'une obligation de démontage de l'appareil et de ses annexes ainsi que d'une remise en état des sites dans un délai de trois ans à compter de la mise en arrêt définitive de l'appareil.

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,

Considérant que le projet de défrichement :

- ✓ est situé dans l'emprise du domaine skiable des Ménuires, en bordure du layon des télésièges existants ;
- ✓ concerne 0,1765 ha d'un milieu forestier dont la superficie est d'une centaine d'hectares sur le secteur ;
- ✓ aura un faible impact sur la ZNIEFF de type II « Vallon du Lou » ;
- ✓ n'impactera ni zone humide, ni ZNIEFF de type I, ni APPB, ni APPHN, ni zone Natura 2000, ni réserve naturelle, ni forêt de protection, ni cœur de parc national, ni site classé ou inscrit ;
- ✓ n'impactera aucune espèce végétale protégée ;
- ✓ n'aura pas d'incidence notable sur les risques naturels ;
- ✓ n'est pas situé en EBC ;
- ✓ est compatible avec le zonage du PLU ;
- ✓ a été pris en compte dans l'étude d'impact « Télécabine du Mont de la Chambre – Les Belleville (Savoie) », réalisée le 14 octobre 2025 par le bureau d'études KARUM ;
- ✓ fera l'objet d'une consultation publique, dans le cadre d'une enquête publique portant sur le permis de construire la télécabine « Mont de la Chambre » et l'étude d'impact correspondante, qui se déroulera du 10 avril 2026 au 11 mai 2026.

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, 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'intègrent bien dans l'environnement ;*
6. *Que les activités humaines estivales - et leur cohabitation avec les nouvelles pratiques sportives (VTT en particulier) de la montagne -, notamment l'activité agricole, ont été insuffisamment prises en compte ;*
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 la vulnérabilité du projet au changement climatique et aux risques d'accidents et de catastrophes majeurs a été correctement appréhendée.*

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

5.1 Préparation de l'enquête publique

La préparation de l'enquête s'est déroulée selon la chronologie ci-dessous :

Lundi 23 mars 2026 de 10h à 12h : Réunion à la mairie de Saint-Martin-de-Belleville d'échange d'informations sur le projet de télécabine du Mont de la Chambre aux Ménuires porté par La SEVABEL, et de coordination avec le Maître d'Ouvrage et l'Autorité Organisatrice de l'enquête sur l'avancement du dossier, les demandes d'autorisation

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

d'urbanisme (DAET et Demande d'autorisation de défrichement) et la constitution du dossier d'enquête publique :

- ⇒ Remise d'un exemplaire de la demande d'autorisation d'exécuter des travaux (DAET/TC-222.2391 : PC n° 0732572506001) **visant la construction de la télécabine du Mont de la Chambre et la démolition des télésièges débrayables Doron et Mont de la Chambre**, déposée le 17 octobre 2025, comprenant en particulier :
 - Un mémoire descriptif de l'installation ;
 - Une note sur les mesures de préservation et de réhabilitation du milieu naturel ;
 - L'échéancier des travaux ;
 - Le profil en long ;
 - Une note de calculs ;
 - La liste des dérogations et programme des essais associés ;
 - Les principes d'évacuation ;
 - Une note sur les risques naturels et technologiques ;
 - L'étude d'impact ;
 - La demande des permis de construire ;
 - L'autorisation des propriétaires ;
 - La demande d'autorisation de défrichement ;
 - Le justificatif du permis de démolir ;
 - Des documents destinés à l'examen de la CCDSA ;
 - Le rapport de l'Organisme Qualifié Agréé.

- ⇒ Cet échange de vues a permis par ailleurs :
 - De constater l'absence de concertation préalable du public et de réunions publiques d'information formelle en dehors des présentations du projet auprès du personnel de la SEVABEL, de la Régie communale des pistes, de l'ESF, du Club des sports et de l'Office du Tourisme ;
 - D'évoquer les liens contractuels unissant la commune de Belleville avec la SEVABEL et leur mise en œuvre dans le cadre du projet ;
 - De définir une date de visite du site ;

- ⇒ La réunion s'est poursuivie par la mise au point du dossier d'enquête publique avec l'Autorité Organisatrice et le maître d'ouvrage :
 - Après une revue préliminaire du dossier d'enquête et sans appréciation sur le fond, le dossier a été déclaré incomplet et pouvant être mis à la disposition du public après complétude en lien avec le commissaire-enquêteur ;
 - Les modalités du déroulement de l'enquête publique ont été fixées : les lieux d'enquête (Mairie des Belleville à Saint-Martin-de-Belleville – Siège de l'enquête, SEVABEL), l'établissement du calendrier de déroulement de l'enquête, la fixation des dates de permanence du commissaire enquêteur ainsi que la désignation des lieux d'affichage de l'avis d'enquête ;
 - Il a été ensuite procédé à la préparation de l'arrêté du Maire des Belleville prescrivant l'enquête publique.

Lundi 30 mars 2026 :

- De 10 h à 12h : Reconnaissance des bois à défricher en présence du technicien forestier de l'ONF de la DDT de Chambéry dans le cadre de la demande d'autorisation de défrichement de la SEVABEL relative à l'élargissement du layon existant ;
- Suivie, après une pause déjeuner, de 13h30 à 15h d'une visite ski aux pieds du site de la télécabine à double tronçon du Mont de la Chambre (écourcée pour cause de météo très défavorable) avec le Directeur Général, le Directeur Technique et le Responsable du service projets de la SEVABEL (Société d'Exploitation de la Vallée des Belleville) ;

- Achevée dans les bureaux du maître d'ouvrage par une séance de travail et d'échanges de 15h à 16h sur certains aspects opérationnels du projet, nécessitant des précisions pour une meilleure compréhension du dossier par le commissaire-enquêteur avant l'ouverture de l'enquête publique ;

Mercredi 8 avril 2026 de 14h à 17h : Reprise et achèvement de la visite du site de la ligne de la future télécabine à double tronçon du Mont de la Chambre, observation des flux de skieurs (notamment en rapport avec la télécabine de La Masse et les liaisons avec les 3 Vallées) et du fonctionnement des installations existantes, repérage des immeubles les plus proches de la future gare intermédiaire G2/G3 ;

6.2 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 ;
- Publication de l'enquête publiée sur le Web le 26 mars 2026 sous la référence LDL-497851400 ;
- Affichage de l'avis d'enquête publique :
 - 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 ;

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 complémentarément 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 1^{ère} 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

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).

⇒ **A noter :**

- Un (1) avis (très détaillé et argumenté) défavorable d'un Guide indépendant, M. Jean ..., semblant avoir une parfaite connaissance du domaine skiable des 3 Vallées ;
- L'avis très favorable de l'Office du Tourisme, pour qui le projet de TC du Mont de La Chambre, positionne stratégiquement Les Ménuires au cœur des 3 Vallées et répond parfaitement aux enjeux « clients » grâce à une meilleure répartition des flux avec le secteur de la Masse et un retour garanti et rapide vers les autres stations ;
- Les avis très favorables du Service des pistes de la vallée de Belleville et des Pisteurs, du Directeur de l'ESF des Ménuires et de plusieurs Monitrices, du Directeur de l'école de ski Audacins (Prosneige), du Club des sports et de plusieurs Commerçant(e)s de la station ;
- L'avis favorable des Gestionnaires immobiliers (Syndics de copropriété, notamment des Antares et de la SEM Rénov') qui témoignent du soutien des Propriétaires à tout projet structurant de ce type ;
- Les avis favorables du Responsable du service des remontées mécaniques de Méribel, du Responsable des études et travaux neufs de Courchevel, d'une Professeur des écoles de Val Thorens, d'un moniteur ESF de Courchevel ;
- Que le Syndic de copropriétés des Fontanettes a transféré le 2 avril 2026 toutes les informations relatives au projet de TC du Mont de la Chambre aux deux copropriétés impactées (défrichement, suppression de pylônes...) ;
- Que l'Unité pastorale Les Allamands (M. GUILLOT Gérard, Agriculteur impacté par les travaux en alpage), que j'avais contactée par téléphone pour l'inviter à me rencontrer lors d'une permanence, ne s'est pas présenté à moi, ni n'a déposé ou adressé d'observation écrite ;
- Que l'Association environnementale « Vivre en Tarentaise » pour France Nature Environnement Savoie (FNE), n'a pas fait d'observation, ni transmis de contribution, alors que je l'avais informée par courriel de l'objet et de la date de clôture de l'enquête publique.

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 (joint en annexe) 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.

➤ Réponse à l'observation n°1 DELMAS défavorable

Les engins accéderont effectivement au chantier de la gare intermédiaire (G2/G3) par la route de Reberty et la rue des Cimes, seule et unique voie d'accès, conformément aux

pratiques habituellement mises en œuvre chaque été pour les travaux de maintenance des appareils et les opérations d'aménagement du domaine skiable. En revanche, seuls les besoins liés au chantier de la gare intermédiaire transiteront par la rue des Cimes. En effet, le chantier de la gare de départ (G1) sera accessible directement depuis la RD117 et le chantier de la gare sommitale (G4) passera directement par Val Thorens avec le chemin 4x4 commençant au Boulevard du Pluviomètre.

S'agissant des engins de chantier de très fort tonnage, les transferts sont, dans la mesure du possible, programmés en dehors de la période d'ouverture estivale ou réalisés tôt le matin, afin de limiter les nuisances pour les riverains et les usagers. En ce qui concerne le tonnage, l'ensemble des transferts d'engins est effectué dans le strict respect de la réglementation applicable à la voirie, avec, le cas échéant, la mise en œuvre des procédures de convoi exceptionnel.

La location des biens durant les saisons estivales sur le secteur de Reberty 2000 restera bien évidemment possible. Le chalet Karina est situé à plus de 200 mètres à vol d'oiseau du chantier de la gare intermédiaire, sans visuel direct sur la zone de travaux comme présenté sur la cartographie présente ci-après :



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.

➤ **Réponse aux observations n°5 GIACOMETTI et 7 RIVAIL 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 Tougnette d'où il est possible de basculer ensuite sur les domaines skiabiles de Méribel et Méribel-Mottaret à pied ou en VTT.*

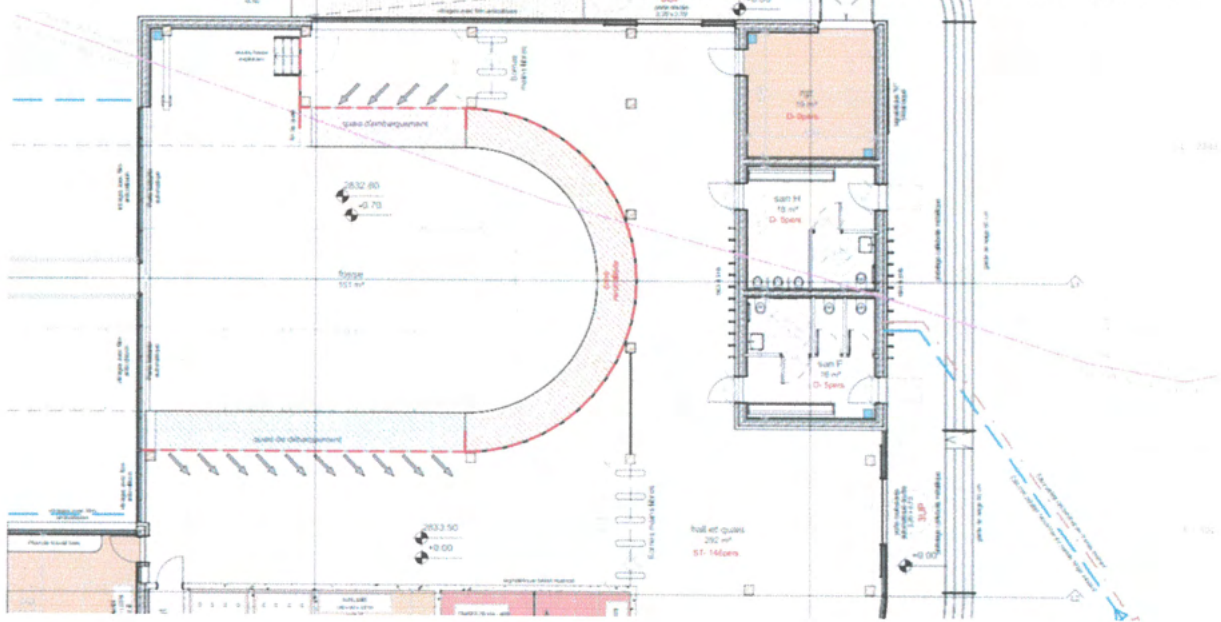
A noter qu'un projet structurant à l'arrivée de la télécabine Roc 1 est prévu pour une ouverture à l'été 2027 avec une multitude d'activités de diversification à dominance

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

➤ **Réponse à l'observation n°12 HUMBERT 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 :

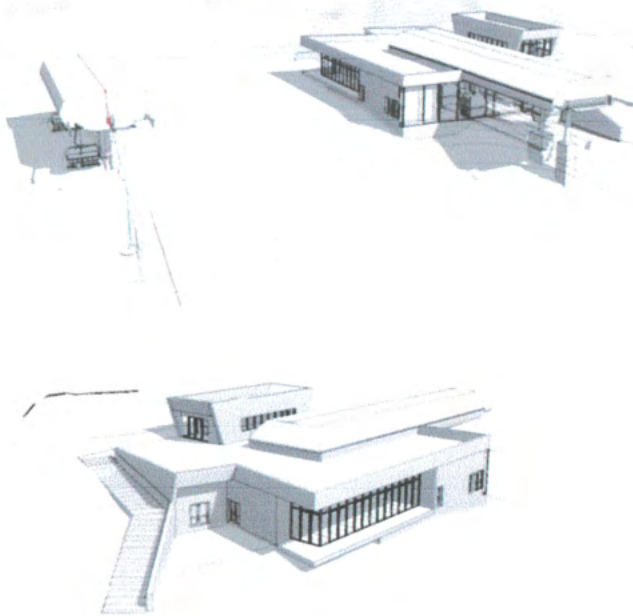


Comme l'illustre le plan ci-dessus, sur lequel la limite cadastrale est matérialisée en rose, seule une partie du bâtiment se situe sur le territoire de la commune des Allues. C'est pour cette raison que le permis de construire relatif au bâtiment de la gare sommitale a fait l'objet de cette demande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

➤ **Réponse à l'observation n°13 VILLIOD 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.

➤ **Réponse à l'observation n°18 GARNIER 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 embarquements 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

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

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.

➤ **Réponse à l'observation n°20 FRELAND défavorable**

Les surfaces replantées seront nettement supérieures, avec près de 9 000 m², aux surfaces défrichées qui s'élèvent à 1 765 m². Au titre de la compensation forestière réglementaire, le reboisement requis est de 5 000 m². Toutefois, la SEVABEL a fait le choix volontaire d'y ajouter 4 000 m² 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 m², 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 rocailloux 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 démontés

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

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

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.

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

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.

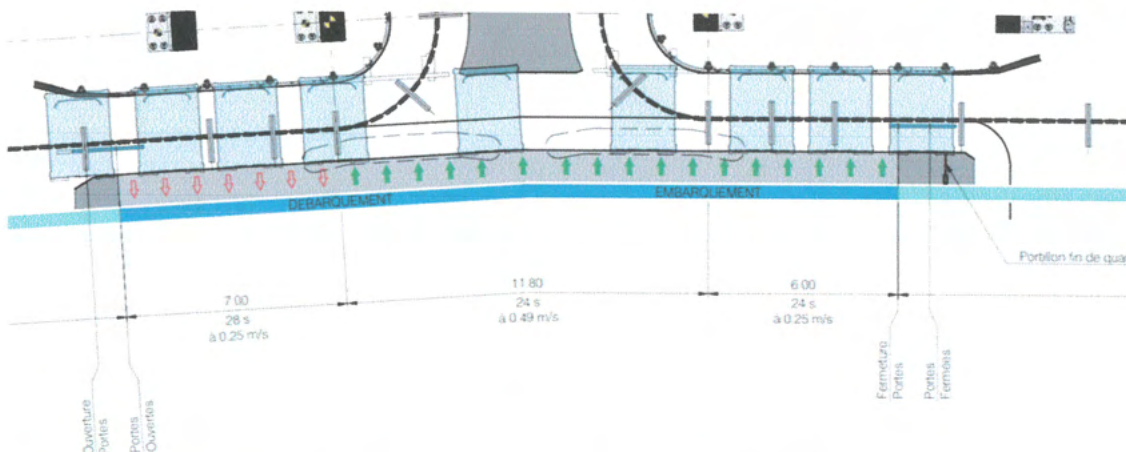
En effet, le constructeur a d'ores et déjà été retenu. Il s'agit du constructeur européen DOPPELMAYR, conformément à ce qui est indiqué dans l'addendum au dossier.

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.

➤ Réponse à l'observation n°21 ATTARD 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 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
- $26\% \times 2400 \text{ p/h} = 624 \text{ p/h} \rightarrow$ Flux sur le TSD Mont de la Chambre provenant directement du TSD Doron
- $37\% \times 2660 \text{ p/h} = 984 \text{ p/h} \rightarrow$ 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 $\rightarrow 300\% \times 624 \text{ p/h} = 1872 \text{ p/h}$
 - Passages des skieurs débutants utilisant uniquement le premier tronçon \rightarrow Flux conservé à l'identique afin de limiter les descentes en gare intermédiaire = 984 p/h
 - Fréquentation totale estimée du premier tronçon $\rightarrow 1872 + 984 = 2856 \text{ p/h}$, 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 $\rightarrow 3600 - 1872 = 1728 \text{ p/h}$, 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.

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

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.

➤ **Réponse à l'observation n°24 LE ROUX défavorable**

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

➤ **Réponse à l'observation n°27 AUPETIT 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 Reberly 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.

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

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.

➤ **Réponse à l'observation n°29 JEAN 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 5060 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.

➤ Réponse à l'observation n°30 HERPIN 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 abouti 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.

➤ Réponse à l'observation n°37 DUBREUIL 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. »

REPONSES AUX 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. »

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 posteriori à ces consultations éparées 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 Menuires 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 Menuires 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 délégant 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. 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'ait pas été déterminante dans le choix de l'option retenue.

Enfin les 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. »

Observations 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.

8. Intérêt général et 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 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.

Observation 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.

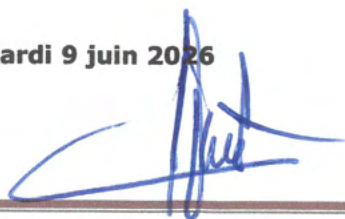
+ Commentaire général du commissaire-enquêteur sur le projet

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 délégué la réalisation par l'avenant n°6 à la Convention de concession de services publics la liant à son délégitaire. 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, délégitaire de service public, sur le choix du scénario retenu, aurait été souhaitable pour la bonne information et l'adhésion du public au projet.

9. Fin du rapport d'enquête publique

L'enquête publique s'étant déroulée dans le respect des dispositions réglementaires du code de l'environnement, selon les modalités d'organisation et de déroulement précisées dans l'Arrêté du Maire de la commune des Belleville, prescrivant l'enquête publique, en date du 24 mars 2026, et portant : - premièrement sur 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 ; - deuxièmement sur 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 ; relatives à la construction de la télécabine du Mont de la Chambre 1 & 2, je clos le présent rapport d'enquête publique et ses annexes récapitulées en page suivante.

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 - Rapport d'enquête publique environnementale établi par le Commissaire-enquêteur à la fin de l'enquête.

ANNEXES

1. Décision du Président du Tribunal Administratif de Grenoble désignant le Commissaire-enquêteur en date du 11 mars 2026 ;
2. Arrêté conjoint n°2025-821 en date du 14 octobre 2025 des Maires des communes des Belleville et des Alliés, accordant à la SEVABEL un permis de construire, valant permis de démolir, de la gare d'arrivée G4 de la Télécabine du Mont de la Chambre ;
3. Arrêté du Maire des Belleville prescrivant l'enquête publique 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 ;
4. Annonces légales dans la presse :
Une première publication dans :
 - a. Le quotidien « Le Dauphiné libéré » du 16 avril 2026
 - b. L'hebdomadaire « La vie nouvelle » du 17 avril 2026**Une seconde publication dans :**
 - a. Le quotidien « Le Dauphiné libéré » du 26 mars 2026
 - b. L'hebdomadaire « La vie nouvelle » du 27 mars 2026
5. Avis d'enquête publique affiché le 26 mars 2026 ;
6. Certificat d'affichage sur le Web de l'avis d'enquête publique ;
7. Avis des Personnes Publiques Associées
 - a. L'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) délibéré le 27 janvier 2026 ;
 - b. L'avis conforme au titre de la sécurité des installations et des aménagements portant autorisation d'exécution des travaux de la Préfète de la Savoie en date du 20 mars 2026 ;
 - c. Le procès-verbal du Service Environnement, Eau et Forêt de reconnaissance des bois à défricher en date du 31 mars 2026 ;
 - d. L'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS Savoie) par courriel en date du 26 mars 2026 ;
8. Note en réponse de la SEVABEL en date du 27 janvier 2026 à l'avis de la MRAE ;
9. Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal des Belleville en date du 15 décembre 2025 portant autorisation de défrichement sur les parcelles communales ;
10. Courriel de Madame Sandra FAVRE, Adjointe au Maire des Belleville, adressé à la SEVABEL en date du 21 mai 2024 sur l'avis des élus de la commission préférant voir supprimer le TSD Mont de la Chambre et conserver le TC Bruyères 2 ;
11. Courrier de la SEVABEL au commissaire-enquêteur en date du 25 mars 2026 en réponse à ses questions relatives en particulier à la concertation préalable visée à l'alinéa 5 de l'article R123-8 du Code de l'environnement ;
12. Article R123-8 du Code de l'environnement ;
13. Procès-verbal de synthèse des observations du public en date du 18 mai 2026 remis en main propre à la SEVABEL maître d'ouvrage et à l'Autorité Organisatrice de l'enquête le 26 mai 2026 ;
14. Note de réponse de la SEVABEL en date du 28 mai 2026 au PV de synthèse des observations du public du 18 mai 2026 ;
15. L'article 2 de l'avenant n°6 à la convention de concession SYMAB – SEVABEL, relative à l'exploitation du réseau des remontées mécaniques et du domaine skiable des Ménuires, reçue en Préfecture le 13 décembre 2023 ;
16. Extrait du compte-rendu de la réunion de la commission Aménagements du domaine skiable en date du 19 mars 2025 ;
17. Plan de la station des Ménuires ;
18. Plan des pistes des Ménuires.