

Observation demat37

Formulaire "Enquête publique - Modification n° 10 du PLU de MORZINE" posté le 23/02/2019 à 17:38:42.

[Depuis cette page.](#)

### **Votre message**

Déposition de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT Haute-Savoie (ex FRAPNA 74) association agréée,  
sur le projet de modification N°10 du PLU de Morzine - Avoriaz.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

France Nature Environnement Haute-Savoie a été informée par son réseau « Sentinelles de la Nature » du projet de modification N°10 du PLU de Morzine Avoriaz.

L'attention de nos correspondants porte principalement sur 2 projets contenus dans ce dossier de modification.

1° une extension immobilière d'Avoriaz (en dehors de ce qui était prévu dans le cadre de la procédure UTN) : « Orientation d'Aménagement de la gare d'arrivée : Place Jean Vuarnet : évolution du projet hôtelier » :

2° l'aménagement du secteur du Plan, dans l'objectif d'accompagner la réalisation d'une remontée mécanique en direction d'Avoriaz : « Orientation d'Aménagement : secteur du Plan »

Bien que présentés séparément ces deux projets nous semblent étroitement liés.

Nos correspondants ont joint à l'appui de leurs observations de nombreuses pièces dont certaines sont annexées à la présente déposition.

Après avoir examiné attentivement le dossier, nous pensons que ce projet de modification, n'est pas motivé par des considérations d'intérêt général. Ce qui motive notre avis défavorable.

1° l'extension d'Avoriaz

Longtemps considéré comme une réussite, l'aménagement d'Avoriaz, ne semble avoir depuis la mise en œuvre de l'UTN d'autre logique que celle d'une opération immobilière mettant à profit un domaine skiable de qualité, mais notoirement saturé et n'offrant pas de possibilité d'extension (comme le montreront probablement d'autres dépositions).

Le projet actuel visant à créer une nouvelle capacité d'accueil sur l'emplacement de l'ancienne gare de téléphérique, ne nous semble avoir d'autre logique que celle d'une disposition à caractère individuel au profit d'un propriétaire foncier, l'Indivision du Crot aux Chiens (voir article de presse Le Messenger 21/02/2019 PJN°1). Nous souhaiterions que vous attiriez l'attention de la Commune de Morzine-Avoriaz sur la fragilité juridique d'un tel dispositif.

Il nous semblerait plus raisonnable de terminer la réalisation des m2 constructibles autorisés par l'UTN avant d'envisager d'autres extensions immobilières.

Par ailleurs, les documents inclus dans le dossier du projet suscitent de notre part un certain nombre d'interrogations en rapport direct avec notre objet associatif :

- L'état initial de l'environnement (EIE) ne dit rien du changement climatique en cours et de ses impacts potentiels sur l'activité touristique dont le développement est pourtant l'un des motifs justifiant notamment l'orientation d'aménagement « gare d'arrivée – place Jean Vuarnet » ;

- Le dossier d'évaluation environnementale traite imparfaitement de la question de l'eau. La ressource y est présentée comme largement suffisante pour permettre la réalisation des projets. Cette vision optimiste est contrebattue par les décisions qui ont dû être arrêtées au cours de l'automne dernier et en début d'hiver : la station a été contrainte de réorganiser son plan d'enneigement et Suez, le gestionnaire privé en charge de l'eau potable à Morzine, a demandé de l'aide à la société d'exploitation des remontées mécaniques de Morzine-Avoriaz, Serma (voir article de presse Le Messenger 06/12/2018). En matière de traitement des eaux usées la situation est tout aussi floue : le dossier d'évaluation environnementale ne donne pas les prévisions qui peuvent être faites sur les futures sollicitations de la station de traitement des eaux usées (STEU), qui est intercommunale ;

- En ce qui concerne l'impact du projet sur le paysage, le dossier reste très vague et indique que l'augmentation de la surface de plancher « pourrait conduire à une augmentation de la hauteur des constructions ». L'OA modifiée ne permet pas d'encadrer avec précision l'aspect des futurs bâtiments de la place Jean Vuarnet : leur implantation n'est pas indiquée et celle-ci reste globalement vague quant à leur gabarit. Le règlement de la zone Utea2 n'apporte pas non plus de garantie à ce sujet : la hauteur maximale des constructions hors lotissement (Utea2) n'est pas réglementée. L'autorité environnementale a pointé clairement cette insuffisance en recommandant d'engager « une réflexion visant apporter davantage de garantie quant à la bonne intégration paysagère du projet qui concerne un secteur dont la sensibilité paysagère est avérée ».

- Il n'est pas assuré non plus que l'enjeu concernant les déplacements et les stationnements soit bien pris en compte dans le projet de modification n°10 : la mise en service du nouveau téléphérique « Express Morzine Avoriaz » qui est indépendant de la modification permettra peut-être de répondre à une situation déjà délicate à l'heure actuelle avec un remplissage de 100 % de certains parkings lors des périodes de pointe. Mais guère plus. Or on apprend qu'une augmentation de 2,09 % du nombre de lits touristiques est prévue à l'horizon 2031.

Les considérations exposées de façon détaillées par M Frangialli (voir ci joint PJ N°2), dont nous avons eu copie nous semblent à cet égard très pertinentes et nous les reprenons pour la plupart à notre compte.

## 2° l'aménagement du secteur du Plan.

Il est précisé dans le rapport de présentation que cet aménagement réside en grande partie dans des mesures d'accompagnement du futur téléphérique « Express Morzine Avoriaz ». Or ce projet n'est pour l'instant ni approuvé, ni même instruit. Nous avons donc le sentiment qu'il s'agit de déclencher un « coup parti », alors que le PLUi est en cours d'étude. Comme pour le projet immobilier d'Avoriaz, ce projet d'équipement et d'aménagement devrait à notre avis être examiné dans le cadre de la démarche communautaire.

On ne peut en outre ignorer la contradiction manifeste entre la volonté d'augmenter la

capacité d'accueil d'Avoriaz et ce projet de téléphérique projet dont l'objet est de faciliter l'accès à un domaine skiable saturé.

En dehors de dispositions à caractère fonctionnel accompagnant la réalisation de la future gare, le projet de modification concerne surtout une extension urbaine importante, qui de notre point de vue n'a d'autre objet que financier. Ceci aura de graves conséquences sur le fonctionnement urbain de Morzine (Les considérations exposées de façon détaillées par M Frangialli , nous semblent là aussi très pertinentes et nous les reprenons à notre compte).

Nous pourrions, en conclusion nous en tenir à l'observation de la Cour des comptes dans son Rapport public de 2018 : « Le modèle de développement fondé sur l'augmentation du débit des remontées mécaniques et la croissance continue de l'offre d'hébergement atteint ses limites alors même que la contrainte financière réduit les capacités d'investissement. Dans un marché aujourd'hui mature et soumis aux évolutions de la demande touristique, les conséquences du réchauffement climatique ne peuvent être ignorées. La concomitance de ces enjeux doit donc conduire les collectivités à faire évoluer rapidement la gouvernance et le fonctionnement des domaines skiables pour s'adapter suffisamment tôt à un futur où le ski et les sports de neige ne seront plus leur unique ressource. »

Il nous semble cependant utile de la compléter par une considération relative au caractère prématuré d'un projet que l'on cherche manifestement à graver dans le marbre avant que la démarche de construction du PLUi ait pu être menée à son terme. Il est également permis de penser que, par leur nature et leur ampleur, comme par leurs conséquences prévisibles, les évolutions envisagées auraient justifié une révision d'ensemble du PLU, plutôt qu'une simple modification des dispositions d'urbanisme. Ce qui aurait rendu obligatoire la consultation de la CDPENAF et la possibilité de vérifier collégialement la compatibilité de ces opérations avec les dispositions du SCoT opposable (NB le projet de révision du SCoT n'est pas public en son état actuel).

En conséquence, nous émettons un avis clairement défavorable sur le projet de modification N°10 du PLU de Morzine Avoriaz,  
qui aura pour effet d'augmenter la saturation du domaine skiable d'Avoriaz  
qui ne relève pas à notre avis de l'intérêt général,  
et dont la fragilité juridique pourrait être facilement évoquée.

Pour FNE 74 l'administrateur co-référent du Pôle Montagne ,

Bruno Perrier

PJ n°1 article « le messager »21 février 2019

PJ n°2 lettre de M Frangialli, ancien secrétaire général de l'Organisation Mondiale du Tourisme

Morzine, le 25 juillet 2018,

Francesco Frangialli

Conseiller maître honoraire à la Cour des Comptes

à

Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie

Copies : Madame le Directeur du Cabinet de Monsieur le ministre de la Transition écologique et solidaire ; Madame la Présidente de la Deuxième Chambre de la Cour des comptes (en sa qualité d'ancienne Présidente de la Chambre régionale des comptes de Rhône-Alpes) ; Monsieur le Président de la Chambre régionale des comptes d'Auvergne Rhône-Alpes ; Monsieur le Président de l'association pour le Développement harmonieux de Morzine-Avoriaz.

Objet : Délibération du Conseil municipal de Morzine-Avoriaz relative à la construction d'une liaison téléphérique entre le centre du village et la station d'Avoriaz. Modification du plan d'urbanisme de la Commune.

Je prends la liberté de porter à votre attention une délibération en date du 6 juin 2018 de la commune de Morzine-Avoriaz, où je suis domicilié et où j'ai exercé la fonction d'adjoint au maire de 2001 à 2008.

Cette délibération, qui porte sur « la validation du plan-masse » de la future liaison par câble entre Morzine et Avoriaz, me paraît en contradiction avec les principes élémentaires qui gouvernent notre droit de l'urbanisme, et m'inquiète à différents titres, et en particulier par le risque qu'elle fait courir à nos finances communales, sujet auquel, comme contribuable, mais aussi comme ancien magistrat de la Cour des comptes, je suis naturellement sensible. Ma préoccupation est accrue par la sévérité des observations consacrées dans leurs dernières interventions, tant par la Chambre régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes (ROD 2016) que par la Cour des comptes elle-même (Rapport public 2018).

La délibération du 6 juin, suivie par une autre subséquente en date du 5 juillet pour l'ouverture de la procédure de désignation d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, porte sur la construction de la gare multimodale du Plan, qui inclurait la gare de départ de la liaison par téléphérique Morzine- Prodains (hameau de fond de vallée par lequel on peut ensuite par une autre remontée accéder à la station d'Avoriaz), un parking, un tunnel pour piétons et une gare routière. Une grande partie des infrastructures seraient enterrées place de la Cruz, en plein centre du bourg.

La délibération du 6 juin rappelle l'historique du projet d'aménagement, au centre du village, du quartier du Plan, qui avait donné lieu fin 2016 à une première délibération approuvant la « modification n°9 » du Plan d'urbanisme. Cet aménagement d'un quartier central de Morzine, nécessaire par bien des aspects, est, comme la délibération du 6 juin omet soigneusement de le rappeler, actuellement en panne. Il s'est en effet heurté à bien des oppositions, dont celle de L'Association pour le Développement Harmonieux de Morzine-Avoriaz et celle de plusieurs propriétaires s'estimant lésées par la révision du Plan d'occupation des sols (à l'époque appelé PLU) projetée. Par un étrange « saucissonnage » administratif, la stratégie immobilière et touristique d'ensemble de l'équipe municipale, que portait la modification N°9 et qui faisait déjà référence au « gros porteur », est reprise aujourd'hui, mais par un autre biais : celui de la gare de l'hypothétique futur téléphérique, désormais baptisé « Express Morzine Avoriaz ». Sorti par la porte, le même projet revient par la fenêtre ; on a connu mieux en matière de qualité de la vie démocratique locale !

Personne ne le discutera : la zone du Plan est essentielle pour l'équilibre urbanistique et social de la commune, dès lors qu'elle a vocation à ouvrir le cœur du village (mairie, église, écoles, halle de la Vieille Poste et ancien bâtiment de celle-ci destiné à accueillir des expositions) sur l'emplacement du marché, et au-delà sur l'espace de loisirs du remarquable parc naturel des Dérêches. Elle appelle certainement une mise en valeur raisonnable et équilibrée.

Au lieu de cela, a été présentée au travers de la révision alors proposée du PLU, une opération démesurée d'extension et de densification urbaines, qui, par sa localisation et le volume des importantes constructions qui seraient autorisées (autour de 2000 lits en résidences secondaires), dénaturerait complètement, non seulement la zone en cause, mais la

vie sociale, l'aspect visuel et la structure urbanistique du village. L'emplacement du marché serait sacrifié. S'ajouteraient à la modification d'urbanisme proposée, avec comme conséquence commune de bouleverser la configuration de l'agglomération dans son ensemble, le projet de câble gros porteur, qui fait l'objet de la délibération du 6 juin, et une nouvelle opération d'Unité Touristique Nouvelle (UTN) annoncée par la municipalité pour accroître considérablement la capacité d'hébergement d'Avoriaz (ici aussi, 2000 lits supplémentaires seraient construits). Il apparaît d'évidence que l'économie locale tout comme la vie communale, l'environnement et le paysage en seraient substantiellement altérés.

Le projet immobilier entraînerait inévitablement un accroissement supplémentaire du parc, déjà bien trop important, des appartements utilisés comme résidences secondaires, occupés pendant seulement quelques semaines de l'année, accentuant le phénomène négatif en termes d'urbanisme et d'animation, dit des « volets clos » ou des « lits froids ».

L'impact esthétique du supposé aménagement du Plan serait considérable -et désastreux. Un mur d'immeubles occulterait la vue que l'on peut avoir sur les montagnes proches depuis les bords de la rivière. Plus encore, la perspective remarquable, qui soulève l'admiration des visiteurs, que l'on a depuis la rue du Bourg serait irrémédiablement gâchée.

Avec la modification proposée du Plan d'urbanisme, des surfaces commerciales nouvelles de très grande ampleur seraient créées et mises en service simultanément, sans que, sans doute pour éviter la crainte que cela susciterait, leur nature ne soit précisée, et l'impact, forcément brutal, sur les commerces existants clairement évalué.

Au vu de ces éléments, l'Association pour le Développement Harmonieux de Morzine-Avoriaz a considéré qu'on ne pouvait procéder à un tel bouleversement des équilibres traditionnels de notre communauté par un simple changement apporté au PLU (désormais PLUIH, du fait de l'intercommunalité). Elle a considéré que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Morzine-Avoriaz serait impacté dans ses fondements mêmes par quelque chose qui apparaît bien plus large et ambitieux qu'une simple « modification », des règles d'urbanisme. Pour mener l'opération à bien dans des conditions régulières, les orientations du PADD doivent donc être impérativement et préalablement revues, vraisemblablement dans le cadre de l'intercommunalité du Haut-Chablais, en y incluant la nouvelle remontée à haut débit et l'extension éventuelle d'Avoriaz, qui serait à conduire dans le cadre de la nouvelle « loi montagne » du 28 décembre 2016 ; c'est seulement ainsi que serait conférée une base juridique satisfaisante aux changements de grande ampleur, si on devait les poursuivre. C'est ce à quoi nous oblige le droit de l'urbanisme.

Quand bien même, à l'initiative de la commune de Morzine, le projet figure-t-il de manière très édulcorée au Schéma de cohérence territorial (SCOT), j'ai confiance dans le fait que le Juge administratif tout comme l'Autorité Préfectorale partageront ce point de vue.

Mais pourquoi donc la municipalité s'est-elle engagée dans cette aventure immobilière, aussi mal réfléchie dans sa conception qu'incertaine dans son aboutissement ? Parce qu'elle cherchait, et cherche encore, par tous les moyens possibles, et un peu désespérément, le financement de la remontée à grande capacité et des installations complexes qui y sont associées. Le coût en est délibérément caché (on n'ose pas croire qu'il n'aurait pas été évalué !), mais il est de toute évidence considérable. On y reviendra.

La Commune s'est donc tournée dans un premier temps vers une solution tendant à coupler la réalisation du téléphérique à l'opération immobilière d'envergure, d'autant plus tentante pour elle qu'elle dispose d'une large maîtrise foncière de la zone du Plan. L'opérateur bénéficiaire des autorisations de construction qui lui seraient accordées aurait ainsi été amené à prendre en charge partie du lourd investissement à consentir pour la remontée mécanique. C'est l'idée, et elle est détestable, car elle pousse par elle-même à la démesure.

Cette voie étant pour l'instant au moins bloquée par les recours administratifs déposés, la municipalité, pas découragée pour autant, s'est orientée vers une seconde solution, comme l'a

exposé publiquement son maire à l'occasion des dernières élections municipales. L'idée aurait été de faire financer cet équipement exceptionnellement couteux par la société de remontées mécaniques, actuel exploitant d'Avoriaz (la SERMA), en échange d'un allongement très considérable de la durée de sa délégation de service public (DSP). La municipalité n'est nullement effrayée par ce genre de turpitude, tenant en quelque sorte à tirer un chèque sans provision sur l'avenir. Sous la municipalité actuelle, la délégation de service public de l'exploitant d'Avoriaz a, par anticipation été prorogée de 9 ans, soit jusqu'en 2032, pour financer la remontée qui a remplacé l'ancien téléphérique des Prodains. De toute évidence, la Commune, par incompetence ou par complaisance, a mal négocié avec la SERMA : la pérennité de la liaison Prodains-station d'Avoriaz était prévue au contrat initial ; quand l'ancien téléphérique est arrivé en bout de course, l'exploitant a joué sur l'imprécision du texte quant à la nature de l'équipement de remplacement pour obtenir une longue prolongation de sa présence, qui s'apparente en l'espèce à un avantage indu.

La pratique de la prolongation par voie d'avenant de longue durée conduit de toute évidence à méconnaître la règle de la mise en concurrence pour l'octroi des délégations de service public (article L 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales) et la nécessaire remise en concurrence à intervalles raisonnables des contrats de l'espèce réaffirmée par le Conseil d'Etat dans sa décision de 2009, Commune d'Olivet. Le Préfet de Savoie vient d'arrêter une dérive de cet ordre dans une commune de son propre département.

Très critique vis à vis du projet que porte la commune de Morzine, et notant que le contrat initial de 2016 excluait une éventuelle prorogation, la Chambre régionale des comptes (CRC) a écrit dans son Relevé d'observation de 2016 : « la commune a méconnu son obligation de mise en concurrence périodique de son service public en avantageant l'exploitant en place. La Chambre estime en outre que l'avenant dont il a été question représente plus de 100 % du montant initial des investissements prévu au « plan neige » contractuel initial, ce qui modifie indument l'économie du contrat. La commune doit tenir compte de cette situation et de ses obligations alors qu'elle envisage de nouveaux projets ».

Se référant spécifiquement au cas de Morzine, la Cour des comptes note dans son dernier Rapport public : « la durée des contrats (de concession ou de délégation) excède parfois largement celle nécessaire à la juste rémunération et à l'amortissement des investissements mis à la charge de l'exploitant. Dans de nombreux cas, la conclusion d'avenants aboutit à des durées totales excessives au regard de la nature des équipements concédés et de la rentabilité effective des contrats. Généralement motivés par l'ajustement du plan d'investissement pour moderniser ou étendre les infrastructures, ces avenants de prorogation peuvent modifier de manière significative l'économie de la délégation. » C'est parfaitement décrire le cas de Morzine.

Au total, s'agissant du projet de « gros porteur » dont elle a été informée, la CRC, forte des enseignements du passé, a formulé une mise en garde on ne peut plus claire : « La Chambre précise, à l'occasion de ces nouveaux investissements, que la commune doit se conformer au cadre juridique propre aux délégations de service public. Il lui reviendra en particulier de délibérer préalablement sur le mode de gestion du gros porteur et de justifier le recours à une procédure de délégation si elle devait écartée une gestion en régie.

Par ailleurs, elle devra tenir compte du fait que le recours à un avenant n'est pas possible pour réaliser des investissements dont l'importance justifie une nouvelle mise en concurrence. Le nouvel équipement envisagé n'étant manifestement pas rendu nécessaire du fait d'une défaillance du service public de remontées mécaniques, il ne pourra pas être confié par avenant et sans mise en concurrence à l'exploitant actuel. Le recours à une mise en concurrence formalisée est d'autant plus fondé que le tracé prévu pour la ligne desservie par

l'équipement n'est pas intégralement inclus dans le périmètre contractuel délégué à la SERMA. »

Au regard de ce double rappel historique, le sens de la délibération du 6 juin prend son véritable éclairage : faute de pouvoir faire prendre en charge le lourd investissement de « l'Express Morzine-Avoriaz » ou bien par un aménageur, ou bien par un exploitant de remontées mécaniques, chacune de ces deux voies étant bloquées, la commune décide de le faire elle-même, et à ses frais !

Peu importe que ce soit au prix d'une totale opacité, et d'un silence assourdissant, sur le coût de l'investissement, sur le mode de financement par l'impôt ou par l'emprunt, sur le choix du gestionnaire futur, sur les conséquences environnementales, et sur la faisabilité économique du projet au regard des capacités du domaine skiable dans le contexte du réchauffement climatique.

Reprenons brièvement chacune de ces considérations.

### 1. Le coût du projet et son financement

On ne se prononcera ici qu'avec une extrême prudence sur le coût, qui serait de toute évidence considérable, de la nouvelle liaison et des installations attenantes, puisque, volontairement, la commune ne le communique pas, au moment pourtant où elle franchit le pas décisif qui engage l'avenir. L'Autorité Préfectorale pourra sans doute le lui demander. Le Bulletin municipal de la commune a mentionné un investissement de 60 millions d'euros : mais il ne s'agirait là que du coût de la seule remontée, hors acquisition des terrains, autres dépenses d'infrastructures et compensations de toutes natures, qui conduirait peut-être à le doubler. Et il reste à savoir si l'estimation de départ serait respectée. Pour mémoire, les dépenses d'investissement de la Commune de Morzine ont été en 2015 de l'ordre de 5,7 millions d'euros, avec une annuité de la dette de l'ordre de 2,5 millions. Si l'hypothèse formulée ci-dessus quant à ce que pourrait être le coût total de l'opération se vérifiait, cela voudrait dire que celle-ci, même financée par un emprunt à long terme, absorberait à elle seule toutes les dépenses d'investissement de plusieurs mandatures successives. L'impossibilité technique et politique d'un tel schéma financier saute aux yeux !

On s'étonnera en particulier de deux choses : qu'une délibération engageant si fortement l'avenir des finances communales puisse être prise dans un tel manque de clarté financière et fiscale ; ensuite que le Conseil municipal ne soit pas même tenu informé des options concurrentes -de toute évidence infiniment moins coûteuses- qui s'offrent pour améliorer la liaison entre les domaines skiables de Morzine et d'Avoriaz, en commençant par le renforcement, relativement aisé à réaliser, de la liaison existante, partant elle aussi du centre du bourg, vers Super-Morzine. Il me semble que l'Autorité Préfectorale ne peut pas demeurer sans réaction devant un manque de transparence de cette nature.

La Commune entend donc procéder par l'impôt, ou par l'emprunt, sans pour autant indiquer dans la délibération qui ouvre la procédure, son choix en la matière, et sans l'explicitier par un minimum de simulations financières. Cela peut quand même intéresser le contribuable morzinois ! La CRC souligne la forte progression de la fiscalité locale et le haut niveau de l'endettement déjà existant, tout en notant la capacité de la Commune à se désendetter relativement aisément, comme nombre de villes ou villages de montagne. Mais sera-ce encore le cas si l'investissement est trop lourd à porter, surtout à un moment où la suppression de la taxe d'habitation fait planer une incertitude sur les finances locales, et que, comme le relève la

CRC, alors que le poids de cette taxe est sensiblement plus élevé à Morzine que dans les communes comparables ?

## 2. Le choix du gestionnaire futur

Par sa délibération du 6 juin, la Commune a retenu :

« - le principe de délégation de service public pour l'exploitation du téléphérique entre le secteur du Plan et le hameau des Prodains - E.M.A. (Express Morzine Avoriaz) - le tunnel entre la gare inférieure du téléphérique du Pléney et la gare aval de l'EMA ainsi que le tapis roulant associé,

- le choix d'une concession sans mise à la charge du futur délégataire de la construction des ouvrages, de la réalisation des travaux et de l'acquisition des biens nécessaires au service public (affermage),

- la mise en œuvre de la procédure formalisée avec publicité préalable et mise en concurrence pour choisir un délégataire. »

De nombreuses questions sont dès lors posées. Retenons les deux principales.

Que se passerait-il si aucune candidature ne se manifestait pour être titulaire d'une telle délégation, ou si un candidat éventuel et unique, jouant de sa situation privilégiée, posait des conditions financières et demanderait des contreparties insupportables ? La Commune devrait-elle se résoudre à une exploitation en régie, ou par la voie d'une SEM où elle serait toute-puissante ?

On rappellera que dans les années quatre-vingt, la commune de Morzine s'était aventurée de son propre chef dans l'exploitation d'un téléphérique en rachetant une SEM qui exploitait le domaine skiable de la Pointe de Nyon ; en avait résulté un désastre financier qui avait obéré les finances communales et empêché tout nouvel investissement substantiel pour de nombreuses années. Il convient que la commune réfléchisse à deux fois avant de renouveler l'expérience.

Comment concilier l'obligation de mise en concurrence pour le choix du délégataire, auquel la Commune semble se résoudre du fait des objurgations des Juridictions financières, et le fait que la nouvelle liaison constituerait la porte d'entrée principale du domaine d'Avoriaz, déjà confié en gestion à un opérateur ? Comment un autre titulaire que l'exploitant d'Avoriaz pourrait être sélectionné, dès lors que la liaison nouvelle viendrait s'intégrer au réseau des remontées existantes ? Dès lors, pour respecter les règles de mise en concurrence, il conviendrait de faire coïncider deux périodes d'exploitation en les rassemblant les deux DSP en un seul lot. Du fait de ses errements passés, la Commune sera placée devant un choix binaire impossible : soit attendre 2032 pour se mettre en règle, soit procéder au rachat anticipé de la DSP de la SERMA, ce qui serait ruineux.

On ajoutera que la prudence s'impose en la matière. L'actuel Maire de Morzine a été mis en examen pour prise illégale d'intérêt. La Chambre régionale des comptes lui a notamment reproché de s'être placé dans une situation de conflits d'intérêts, étant simultanément administrateur et actionnaire d'une des deux sociétés de remontées mécaniques titulaires d'une DSP. La Justice n'a pas encore tranché, et la présomption d'innocence doit lui être reconnue. Mais cet élément suffit à démontrer la sensibilité du sujet.

L'attention de l'Autorité Préfectorale est attirée sur les risques encourus.

## 3. L'impact environnemental

Il n'est aucunement mentionné dans la délibération en cause ; et pourtant il est très lourd.

L'impact direct résulterait de la présence disgracieuse du câble gros porteur, là où s'élève aujourd'hui du fond de la vallée l'aimable clocher à bulbe de l'église paroissiale, qui survolerait des habitations, ou offrirait une vue directe sur d'autres, pour le plus grand déplaisir de leurs occupants, d'autant que la remontée serait appelée à fonctionner jusqu'à très



tard dans la nuit. Après avoir fait semblant d'étudier plusieurs tracés alternatifs, la mairie a sélectionné celui qu'elle avait dès le départ en tête pour répondre à certains intérêts économiques locaux représentés au Conseil municipal, quand bien même était-ce celui qui porte le plus directement atteinte à la partie historique du village.

Le mode de prise de décision a revêtu l'image d'une caricature de démocratie locale. La mairie a procédé à une consultation de façade des habitants qui seraient impactés, par le biais d'une réunion organisée à leur attention. Celle-ci n'a guère visé large, puisque étant personnellement directement concerné, je n'ai pas été convié, pas plus que deux de mes voisins, plus proches encore du tracé du futur câble. Malgré ces précautions, qui altèrent à mon sens le fondement de la délibération, la réponse des personnes consultées a été massivement négative ; mais, de toute façon, leur avis n'avait pas d'importance, puisque le choix était fait.

Une consultation plus large et une enquête publique seraient, paraît-il, prévues à l'automne (période où Morzine est vidée d'une grande part de ses habitants, qui prennent pour la plupart leurs congés hors saison). Espérons qu'elles seront menées avec davantage d'équité.

L'Autorité Préfectorale pourrait sans doute attendre cette échéance pour se prononcer sur la délibération de juin.

Symbole du mépris porté à l'environnement local, un pylône d'une hauteur de 100 mètres - une monstruosité ! - dominerait l'un des plus anciens quartiers du village, le hameau des Udrezants. C'est l'image même de Morzine, qui figure sur les dépliants et sur les cartes postales, et qui attire les visiteurs, qui serait affectée. Ce gigantesque pylône serait au surplus construit dans une zone d'éboullis et d'avalanches, juste très légèrement à l'extérieur de la zone rouge.

Avant de donner un quelconque accord, et pour éviter que sa responsabilité soit un jour engagée en cas de catastrophe, l'Autorité Préfectorale devrait sans doute faire procéder à une étude particulière des conditions de sécurité de l'ouvrage.

Mais ce n'est pas là le seul impact environnemental. De toute évidence, l'implantation d'une remontée à haut débit et la réalisation qui pourrait suivre d'une opération immobilière lourde en centre-ville, alors qu'en pleine saison d'hiver, la circulation et le stationnement sont déjà malaisés, constituent un non-sens. Pendant la période des travaux de construction de la gare du téléphérique, la fermeture plus que problématique de la rue du Bourg affecterait la circulation de l'artère principale du village.

Le câble gros porteur jouera à l'évidence le rôle d'un « aspirateur à voitures » pour tout le fond de la vallée. Vacanciers à la semaine ou à la journée chercheront à s'y garer, alors même que disparaîtra la capacité d'accueil des actuels parkings de la zone du Plan. Nombre de ceux qui aujourd'hui laissent leur véhicule aux Prodains ou sur les crêtes d'Avoriaz y chercheront une place. S'y ajouteront les clients des nouveaux commerces et les résidents des immeubles récemment construits, ou encore des travailleurs saisonniers que les prix élevés de l'immobilier à Morzine obligent à vivre plus bas dans la vallée et qui y viennent en voiture. La circulation sur la place du village serait rendue plus difficile. Aucun dégagement nouveau ne devrait permettre à la circulation accrue de s'évacuer.

La délibération du 6 juin prévoit certes la construction d'un parking ; mais celui-ci serait de taille modeste (380 places), semble-t-il prévu avant tout pour répondre aux besoins d'une première tranche de 100 appartements, et donc sans rapport par sa capacité avec les flux de véhicules que drainera par son existence même le nouvel « Express Morzine-Avoriaz ». Cette toute première opération immobilière à proximité immédiate de la gare du téléphérique et physiquement imbriquée dans celle-ci suscite à l'évidence des soupçons de favoritisme, dès lors que le promoteur qui en bénéficierait est déjà connu.

L'ensemble de ces éléments confirment la nécessité de conduire avant toute opération d'investissement les études d'impact requises par les droits de l'urbanisme et de

l'environnement, et de procéder à une révision préalable du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, fût-il désormais intercommunal, applicable à Morzine Avoriaz.

#### 4. La faisabilité économique du projet au regard de la fréquentation du domaine skiable d'Avoriaz et de son évolution dans le contexte du réchauffement climatique

Tous les travaux des organisations internationales qui se sont intéressées à ce problème (OCDE, PNUE, Organisation Météorologique Mondiale, Organisation Mondiale du Tourisme) notent que le phénomène du réchauffement climatique est plus sensible en altitude, et soulignent l'extrême vulnérabilité des domaines skiables alpins face à cette évolution inéluctable.

Chacun sait, le retrait des Etats-Unis aidant, que l'accord trouvé à la COP 21 de Paris, d'une limitation à deux degrés du réchauffement pour la fin du siècle, ne sera pas tenu. Dans l'hypothèse d'un réchauffement de 4 degrés, l'OCDE a démontré qu'il n'y aurait plus de ski alpin possible dans nos régions en-dessous de 2000 mètres.

S'agissant en particulier du massif du Chablais, Météo France estime qu'à horizon rapproché (2030), l'enneigement ne sera plus garanti que pour deux stations : Châtel et Avoriaz. Le mouvement est enclenché. L'enneigement cumulé sur l'ensemble de l'hiver, qui était de l'ordre de 15 à 16 mètres à Avoriaz (1800 mètres) dans les années 70-80, n'est plus aujourd'hui en moyenne que de 7 à 8 mètres chaque hiver dans le domaine des Portes du Soleil. Dans l'hypothèse, malheureusement vraisemblable, d'un réchauffement approchant les 4 degrés dans les Alpes du Nord à l'horizon 2050, Morzine perdrait sans doute la moitié de son domaine skiable, au moins en début et en fin de saison.

Or, il faut garder à l'esprit que le Chablais n'est pas la Tarentaise, où, sur certains sites, les remontées peuvent encore gagner en altitude. Le domaine d'Avoriaz lui-même n'ira jamais plus haut que les 2300 mètres des sommets des domaines d'Arare et de Mossette ! Sa partie basse, celle vers laquelle conduirait justement le nouvel « Express », sera de moins en moins exploitable. Alors comment redescendra-t-on aux Prodains en période d'enneigement médiocre, pour retourner ensuite vers Morzine ?

Quitte à se lancer dans un si lourd investissement, n'aurait-il pas fallu plutôt étudier la possibilité d'accéder directement à la station même d'Avoriaz, soit à 1800 mètres d'altitude ? Il est inconcevable que les futurs utilisateurs de « l'Express », empruntant ensuite la liaison Prodains-Avoriaz, arrivent, non sur le Plateau, où on les aurait attendus, mais sur le principal carrefour des skieurs, alors qu'en début et en fin de semaine, il s'agira de vacanciers portant leurs valises ! Pour tout dire, si elle devait voir le jour, la nouvelle remontée survolerait les plus mauvais endroits pour arriver au plus mauvais endroit.

S'agissant de la configuration du domaine skiable, une constatation domine : le facteur limitatif à Avoriaz n'est pas tant celui de la capacité des remontées, c'est celui de la superficie des pistes ; en témoignent les chocs entre skieurs sur des pistes surencombrées qui sont devenues une des causes principales des accidents. De l'avis de beaucoup de professionnels du ski, le domaine est saturé, et il n'y a plus guère de pentes disponibles pour de nouvelles remontées. Un meilleur engazonnement, un entretien plus soigné des pistes, une rénovation des installations, une extension de la neige de culture doivent être poursuivis, mais ce ne sont que des palliatifs au rétrécissement inexorable du manteau neigeux.

Dans ces conditions, est-il bien opportun de se précipiter, dans des conditions de régularité plus que douteuses, dans la construction coûteuse d'une remontée de grande capacité, dont la présence, les années de faible enneigement pour la Haute-Savoie, ne peut qu'accentuer les déséquilibres prévisibles, en concentrant les demandes des amateurs de ski sur l'un des rares espaces encore ouverts ?

Est-ce bien raisonnable d'opter pour la fuite en avant ? Peut-on avoir simultanément toujours

plus de lits, et toujours moins de couverture neigeuse ? Tous ces milliers de mètres carrés qu'on entend construire dans les 12 stations françaises et suisses des pourtours du domaine des Portes du Soleil seront-ils encore attractifs et donc occupés le jour où la neige ne sera plus au rendez-vous ? Peut-on sérieusement penser qu'en situation de pénurie, Morzine-Avoriaz pourra réserver ses pistes les plus élevées à ses seuls habitants et à ses résidents (elle s'y est déjà exercée ces dernières années avec un succès mitigé) ? Faut-il s'efforcer de courir derrière la contrainte implacable du réchauffement, au prix de toujours plus d'atteintes à l'environnement dans le cœur du village, comme de dommages à l'écologie en haute altitude, rebutant ainsi nombre de visiteurs, et ceci alors que les non-skieurs représentent une part croissante de la fréquentation ?

Pour Morzine, commune atypique parce qu'à la fois village de moyenne montagne et station de haute altitude au travers d'Avoriaz, le moment n'est-il pas venu de changer de paradigme ? Au lieu de persévérer dans le tout-ski et le tout-immobilier, ne faut-il pas plutôt s'efforcer de passer du concept de vacances de neige à celui de loisirs de toutes les saisons, de bâtir un modèle de destination plus équilibrée – fait d'activités physiques, de détente, de santé et de culture- dont le ski et les sports d'hiver demeureront aussi longtemps que possible le fer de lance, mais qui reposerait sur une offre d'activités plus diversifiée et mieux répartie sur l'année ?

Concluons avec la Cour des comptes dans son Rapport public de 2018 : « Le modèle de développement fondé sur l'augmentation du débit des remontées mécaniques et la croissance continue de l'offre d'hébergement atteint ses limites alors même que la contrainte financière réduit les capacités d'investissement. Dans un marché aujourd'hui mature et soumis aux évolutions de la demande touristique, les conséquences du réchauffement climatique ne peuvent être ignorées. La concomitance de ces enjeux doit donc conduire les collectivités à faire évoluer rapidement la gouvernance et le fonctionnement des domaines skiables pour s'adapter suffisamment tôt à un futur où le ski et les sports de neige ne seront plus leur unique ressource.

Francesco Frangialli