

Reçu le

29 MAI 2026

MAIRIE DE MORZINE-AVORIAZ

**Département de la Haute-Savoie
Arrondissement de Thonon les
Bains
Commune de Morzine**

**Enquête publique préalable au remplacement du télésiège de la pointe de Nyon
sur la commune de Morzine**

Rapport du commissaire enquêteur

Sommaire

1) Contexte de l'opération

2) Modalités de l'enquête

3) Déroulement de l'enquête

4) Analyse des observations formulées pendant l'enquête

- Observations consignées sur le registre d'enquête
- Observations formulées oralement au cours des permanences
- Lettres remises au commissaire enquêteur ou adressées au siège de l'enquête
- Observations transmises par voie électronique

5) Avis de la Mission régionale d'Autorité Environnementale (MRAE)

Par arrêté N° 2026.098 du 19 mars 2026, M. le Maire de la commune de Morzine a prescrit une enquête publique préalable au remplacement du télésiège de la pointe de Nyon.

Préalablement, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble m'avait désigné en qualité de Commissaire Enquêteur par ordonnance N° E26000006/38 du 28 janvier 2026

L'enquête s'est déroulée du 7 avril au 7 mai 2026, à la mairie de Morzine désignée comme siège de l'enquête, et a comporté trois permanences, les 7 avril de 15h à 17h, 15 avril et 7 mai 2026 de 16h à 19h.

1) Contexte de l'opération :

L'enquête a porté sur le projet de remplacement du télésiège de la pointe de Nyon à Morzine. Selon l'étude d'impact, la gare d'arrivée de ce télésiège est le point culminant de la station de Morzine proprement dite.

Le pétitionnaire, demandeur de l'autorisation d'installer le nouveau télésiège, est la société anonyme Domaine de Loisirs de Morzine, qui a pour activité l'exploitation du seul domaine skiable de Morzine, à l'exclusion des domaines skiables de la commune des Gets ou de celui de la station d'Avoriaz, le tout faisant toutefois l'objet d'une dénomination d'ensemble, « les Portes du Soleil ».

Le projet consiste à remplacer un appareil existant, en service depuis trente cinq ans, à attaches fixes, équipé de véhicules à 3 places, par un appareil à véhicules à 6 places à attaches découplables. Les véhicules à attaches découplables ont l'avantage de permettre l'embarquement et le débarquement des usagers alors que le véhicule est sensiblement à l'arrêt complet.

Selon le pétitionnaire, l'actuel appareil tend à devenir obsolète, avec des difficultés de maintenance faute de pièces détachées disponibles.

Par ailleurs, l'appareil est exploité en période estivale pour amener la clientèle au belvédère du Pas de l'Aigle, activité pour laquelle un télésiège à attaches fixes est assez mal adapté.

Enfin, même si la saison hivernale 2025 2026 a été favorable en termes d'enneigement, celui-ci tend à se réduire avec le réchauffement climatique. Or la partie Pointe de Nyon du domaine skiable de Morzine, par son altitude et son exposition reste relativement préservée de la baisse de l'enneigement. Elle est par ailleurs dotée d'un système d'enneigement artificiel.

La notion de remontée mécanique est définie à l'article L342-7 du code du tourisme et comporte notamment toutes les installations de transport de personnes par câbles.

La question de savoir si le projet relève de la procédure « Unité Touristique Nouvelle », UTN, a dû se poser. Mais le remplacement d'une remontée mécanique ne relève pas de cette procédure s'il ne conduit pas à la création d'un nouveau domaine skiable alpin, à l'augmentation de la superficie totale d'un domaine skiable alpin existant, dès lors que cette augmentation est supérieure ou égale à 100 hectares ou à la création d'une liaison entre domaines skiables alpins existants.

En l'espèce aucune des conditions ci-dessus n'est remplie et l'opération ne relève pas de la procédure UTN.

En revanche elle relève de la procédure d'autorisation d'exécution des travaux, couramment désignée par l'acronyme DAET, au titre des articles L471-1 et suivants et R471-1 du code de l'urbanisme.

Ensuite elle est soumise à la procédure d'évaluation environnementale en tant que le projet aura une capacité de transport supérieure à 1500 passagers par heure est relève donc de l'article R422-2 du code l'environnement au titre la rubrique 43-a de son annexe.

Enfin le projet est soumis à enquête publique en application des articles L123-2 et R123-1 du code de l'environnement (projet soumis de façon systématique à étude d'impact, l'étude d'impact étant un des éléments du dossier d'évaluation environnementale).

Il est bien question ici d'enquête publique et non de la procédure dite de consultation parallélisée du public au sens de l'article L181-10-1 du code de l'environnement, qui concerne d'autres types de projets.

2) Modalités de l'enquête :

Prescrite par arrêté N° 2026.098 du 19 mars 2026 de M. le Maire de Morzine, elle s'est déroulée du 7 avril 2026 au 7 mai 2026, à la mairie de Morzine siège de l'enquête.

Elle a comporté trois permanences, 7 avril de 15 heures à 17 heures, le 15 avril de 16 heures à 19 heures et le 7 mai de 16 heures à 19 heures.

Les avis d'enquête ont été publiés dans les délais réglementaires dans les journaux le Dauphiné Libéré et Le Messenger.

L'avis d'enquête a été affiché pendant toute le durée de l'enquête à la mairie de Morzine et a figuré sur le site internet de la mairie et il figurait au nombre des pièces du dossier d'enquête tant dans sa version papier que dans sa version « registre dématérialisé » assortie d'une adresse de messagerie électronique.

Les deux versions du dossier d'enquête ont été tenues à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête.

Dans ces conditions, le public avait à sa disposition pour formuler ses observations :

- le registre papier qui accompagnait le dossier papier déposé en mairie
- le registre dématérialisé
 - l'adresse de messagerie électronique associée au registre dématérialisé.
 - la possibilité de formuler des observations orale auprès du commissaire enquêteur
 - la possibilité d'adresser en mairie des lettres à son attention.

3) Déroulement de l'enquête :

Celle ci n'appelle pas de commentaire particulier. Les conditions matérielles ont été parfaites (mise à disposition d'un salle adaptée). La fréquentation des permanences a été minime : une personne s'est présentée lors de la première permanence et est revenue la fois suivante pour me remettre une lettre. Une personne est venue recueillir des renseignements mais n'a pas formulé d'observation.

En revanche, 45 observations ont été formulées sur le registre dématérialisé.

4) Analyse des observations formulées pendant l'enquête.

1°) Observations consignées sur le registre d'enquête : aucune observation n'a été formulée sous cette forme.

2°) Observations formulées oralement au cours des permanences : aucune observation n'a été formulée sous cette forme. Une seule personne s'est présentée au cours des permanences à seule fin de s'assurer qu'une parcelle dont elle est propriétaire n'est pas impactée par le projet.

3°) Lettres remises au commissaire enquêteur ou adressées au siège de l'enquête :

- une lettre, annexée au registre d'enquête et au registre dématérialisé, a été remise au commissaire enquêteur. Elle émane de Mme Christiane Micheli qui expose que le pylône N° 3 du projet est prévu à proximité immédiate du chalet qu'elle possède à proximité de la gare de départ. Il en résulte pour elle une nuisance visuelle qui s'ajoutera au bruit lié au passage des sièges sur les galets qu'elle subit déjà. Elle suggère donc la recherche d'un nouvel emplacement pour le pylône N° 3.

4°) Observations transmises par voie électronique :

Au nombre de 43, elles ont toutes été déposées directement sur le site dématérialisé, sans recours à l'adresse de messagerie électronique.

- N°1, M. Maxime Gay : aurait souhaité que le projet soit déposé en même temps que le projet de réaménagement global du secteur de Nyon. Il évoque le gros porteur entre Morzine et Nyon et des projets de tyrolienne géante et de luge d'été.

Il fait allusion aux aménagements passés dans le secteur qui, en résumé, ont défigurés la montagne.

Il s'oppose à la perspective de voir un jour le télésiège utilisé pour monter les Vélos Tous Terrains (VTT), à celle de tyrolienne partant du sommet et aux terrassements qu'elle impliquerait.

Il préconise une solution plus légère pour l'excavation de la gare amont et donc un télésiège plus léger, débrayable, à 4 places mais plus rapide tel celui présenté en solution 2 en réponse aux observations de la MRAE.

Enfin il recommande un soin particulier à l'aspect esthétique de nouveaux escaliers, à la disparition des vestiges de l'ancien télésiège à la maîtrise de l'impact du projet sur le tétras lyre.

- N°2 (anonyme), favorable au projet (sûreté, confort, faible impact environnemental).

- N°3, de M. Michel Grange : favorable au projet, appareil plus adapté et plus rapide, permettant l'accès à un secteur où la neige est garantie.

- N°4, de M. Gilbert Dupieux : favorable au projet, pour les mêmes raisons que ci-dessus.
- N°5, de M. Jean-Marie Michaud, favorable, sensiblement pour les mêmes raisons.
- N°6, de Mme Emilie Gaydon, favorable, également pour les mêmes raisons. Elle préconise un espace adapté pour la dépose des skis de façon à faciliter l'accès au Pas de l'Aigle.
- N°7, de M. Eric Monné, favorable en raison du caractère primordial de cette partie du domaine skiable.
- N°8, de M. Romain Vepierre, favorable, nécessité d'un remontée mécanique plus rapide et plus sûre.
- N°9, de M. Joseph Pauly, favorable en raison du caractère désuet du télésiège actuel. Souhaite toutefois que l'appareil soit dimensionné en fonction de la capacité des pistes actuellement desservies, de façon à éviter de nouveaux terrassements.
- N°10, de M. Patrick Lebufnoir, favorable : investissement indispensable au développement du site de NYON.
- N°11, de M. Joris Guillard, favorable, attractivité du secteur, confort et réduction du temps de montée.
- N°12, de M. Eddie Muffat, favorable, redynamisation du secteur et mise en valeur de la station avec un accès à 2000 mètres d'altitude.
- N°13, anonyme, avis favorable, sans précisions.
- N°14, de M. Boris Clerc, favorable : ce renouvellement est une bonne chose
- N°15, anonyme, favorable, fréquentation croissante du secteur et enneigement confortable.
- N°16, anonyme, favorable : le nouvel équipement permettra d'accroître la fréquentation du secteur et de donner une image plus dynamique de la station.
- N°17, anonyme, favorable, redynamisation du secteur et meilleur confort.
- N°18 : il s'agit de dépôt sur le registre dématérialisé de la lettre de Mme Micheli, évoquée plus haut.
- N°19, de Mme Patricia Boutron : projet nécessaire pour faciliter l'accès au secteur d'altitude. Note avec satisfaction que le secteur de Nyon ne sera pas ouvert au VTT (du moins aux VTT transportés par remontées mécaniques).

Souhaiterait une télécabine plutôt qu'un télésiège.

- N°20, De M. Christian Vulliez : favorable sans développement de ses arguments.
- N°21, anonyme, favorable, très bon projet, sans autre précision.
- N°22, Mme Christelle Combépine : favorable, meilleur débit, desserte d'un magnifique panorama, site stratégique en matière d'enneigement.
- N°23, M. Laurent Reynaud, favorable, débit accru, tracé du projet quasi identique à l'ancien, réemploi des déblais, donc impact minimisé.
- N°24, M. Laurent Touret, favorable : réduction de l'attente, meilleure sécurité, amélioration des flux de skieurs, empreinte environnementale limitée.
- N°25, M. Victor Blugeon : favorable pour différents arguments déjà évoqués précédemment (sécurité, confort, rapidité, attractivité du secteur).
- N°26, M. Michel Girard, favorable, amélioration de la « skiabilité » du secteur.
- N°27, anonyme. Les intervenants disent être propriétaires d'un chalet à proximité des pistes mais n'en font pas un argument contre le projet. En revanche ils s'interrogent sur la pertinence d'un projet à 10 000 000 d'euros dans un contexte de réchauffement climatique et de moindre enneigement.

Ils s'inquiètent également de l'atteinte à des zones à enjeu exceptionnel, de l'impact des remblais et de l'accroissement de la fréquentation du secteur, source potentielle d'accidents.

- N°28, M. Jean-Christophe Hoff, favorable. Modernisation sans extension du domaine skiable, sécurité confort, attractivité du territoire, impacts environnementaux réduits, perspective d'enneigement du secteur demeurant favorables malgré le réchauffement climatique, absence de création de nouvelles infrastructures lourdes et intégration paysagère.
- N°29, M. Lucas Marchand, favorable : modernisation nécessaire sans extension du domaine skiable, prise en compte des enjeux environnementaux et impacts globalement maîtrisés.
- N° 30, M. David Marullaz, favorable : réactivation du secteur de Nyon, actuellement sous exploité mais offrant des perspectives d'enneigement durable, développement d'activités alternatives au ski (randonnée pédestre), renforcement de l'attractivité de la station (hôtellerie, restauration, commerces) et remontée mécanique plus performante.
- N°31, M. Olivier Marullaz, favorable. Meilleur débit, moins d'attente, meilleurs confort et sécurité, réutilisation des matériaux de terrassement et adaptation du domaine skiable au changement climatique.
- N°32, M. Aurélien Marchand, favorable. Projet qui aura pour effet de garantir la pérennité du secteur de Nyon, emblématique du domaine skiable de Morzine.

Amélioration du confort. Projet important à l'échelle des Portes du Soleil face à la concurrence internationale. Transition en direction des activités estivales. Projet favorable à l'économie locale. Adaptation au changement climatique.

- N°33, Mme Elise Blugeon, favorable. Sécurité, confort, accroissement de la fréquentation du secteur aussi bien en hiver qu'en été.
- N°34, anonyme, favorable sans autre précision.
- N°35, M. Thibault Lavanchy, favorable sans autre précision.
- N°36, M. Claude Favre, favorable. Sécurité, débit, projet adapté à l'évolution du climat et attractivité de la station.
- N°37, association ACPAT, avis défavorable. Diminution du nombre de journées skieurs depuis 2007, risque de voir les comptes de l'exploitant devenir déficitaires, étude d'impact démontrant les conséquences environnementales irréversibles du projet. L'association admettrait toutefois un projet plus limité sans augmentation du nombre de skieurs, avec une réduction sensible de l'emprise de la gare d'arrivée.
- N°38, M. Théo Mourin, défavorable ou à tout le moins très réservé. Pas d'attente démesurée avec l'appareil actuel, même s'il est très lent. Lourds travaux de terrassement, donc impact environnemental, pour au final desservir une seule piste. Risque de voir l'affluence devenir trop importante. Il évoque également un problème de connexion entre la gare d'arrivée, du fait qu'elle est descendue de 12 mètres, et « le pas dans le vide »
- N°39, anonyme, défavorable. La pointe de Nyon va être défigurée à jamais (gare d'arrivée énorme et disproportionnée par rapport au profil de la montagne). Inadéquation de la réhabilitation du site après travaux.
- N°40, M. Pascal Berger, favorable. Modernisation du domaine skiable de la station, réponse aux attentes des usagers, confort, sécurité, meilleure gestion des flux, adaptation aux enjeux environnementaux.
- N°41, anonyme. Un télésiège à trois places est suffisant. Le rénover oui mais pas en augmenter la capacité. Le tout assorti de considérations générales sur « la destruction des montagnes haut-savoyardes » et la nécessité d'orienter le tourisme vers un modèle plus respectueux des paysages.
- N°42, association France Nature Environnement. Favorable avec réserves et recommandations :
 - aurait souhaité que l'enquête porte sur l'aménagement global du secteur tel que prévu (a priori par la nouvelle délégation de service public)
 - un télésiège de 4 places, éventuellement plus rapide et avec davantage de nacelles, aurait permis d'atteindre les mêmes objectifs avec un moindre impact environnemental (la gare d'arrivée projetée et les terrassements nécessaires vont défigurer le paysage.)

- La solution 2 présentée par le maître d'ouvrage en réponse à l'avis de la MRAE serait moins impactante sur l'environnement et nécessiterait moins de terrassements.
 - Intégration paysagère des escaliers d'accès au Pas de l'Aigle.
 - Suivi des mesures de protection du tétras lyre dans la combe de Pachorey.
 - Enfin l'association demande à être consultée en amont à propos des futurs aménagements susceptibles d'impacter le plateau de Nyon.
- N° 43, M. Marc L. - avis défavorable. Fort impact du projet sur la nature environnante. Le nouveau télésiège ne permettra pas de remédier aux conséquences du changement climatique. Les aides dont va bénéficier le projet seraient mieux utilisées pour soutenir d'autres projets dans d'autres stations. Enfin il considère que l'on va vers la fin du ski et que les dégâts liés aux aménagements en faveur du ski sont irréversibles et que les élus et les professionnels de la montagne ne se préoccupent pas suffisamment de véritables enjeux (biodiversité et changement climatique.)

Avis exprimés en faveur du projet :

Par conséquent, les observations N° 2, 3, 4,5 , 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 15, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40 , 44 et 45 sont favorables.

Les arguments avancés sont outre la nécessité de renouveler l'installation actuelle:

- l'amélioration du confort et de la sécurité.
- l'accès à un enneigement plus assuré en dépit de la diminution globale de l'enneigement (pistes à une altitude relativement élevée et bénéficiant d'une exposition favorable).
- impact favorable sur l'activité globale de la station qui conservera ainsi son rang à l'international.
- La possibilité grâce à la nouvelle installation de développer de nouvelles activités, telles la randonnée pédestre, étant entendu qu'elle ne sera pas utilisée pour le transport des VTT.

Tous ces arguments se recoupent plus ou moins, quand ils ne sont pas identiques ou expriment un avis favorable au projet sans autre précision.

Quoi qu'il en soit, en l'état actuel des choses, Morzine demeure une station encore très orientée sports d'hiver. Dès lors l'objectif, à l'occasion du renouvellement de l'actuel télésiège d'améliorer le confort et la sécurité des usagers ainsi que la fluidité des déplacements justifierait à lui seul l'opération.

Mais des réserves ou des avis défavorables ont également été exprimés au cours de l'enquête et la MRAE a, dans son avis, exprimé différentes réserves.

Les observations nuancées ou nettement défavorables sont les suivantes :

Avis défavorables ou réservés exprimés pendant l'enquête.

Concernant l'observation N°1 émise par M. Maxime Gay :

- sur le fait que le projet soumis à l'enquête ait été déposé isolément, en dehors du réaménagement global du secteur de Nyon : à ce sujet il est rappelé que l'ensemble des stations de ski dit « les Portes du Soleil » est exploité par trois sociétés distinctes et que selon l'exploitant du domaine de Morzine elles ne disposent pas à ce jour d'une vue globale des aménagements futurs. On peut le regretter mais le télésiège de la pointe de Nyon a sa justification propre du fait qu'il dessert un domaine spécifique, situé en altitude et sans accès à d'autres pistes que celles permettant le retour à Morzine à partir de la gare de départ.
- S'il semble y avoir un projet en préparation de gros porteur, a priori un téléphérique, pour accéder au bas de la pointe de Nyon directement depuis Morzine, un tel téléphérique, moins important et sur un parcours différent de celui projeté, existe déjà.
- Quant aux projets de tyrolienne géante et de luge d'été, le dossier ne comporte aucun élément à leur sujet. Si ces projets devaient voir le jour ils feront l'objet des procédures dont ils relèvent. (sous réserve d'une analyse plus poussée, ces projets paraissent relever de la rubrique 44-b de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement).
- Le futur équipement ne sera pas utilisé pour le transport de VTT. C'est ce que m'a affirmé l'exploitant.
- À propos de la réduction l'excavation de la gare amont, il faudrait pour cela, à débit égal, un télésiège plus léger, à quatre places, avec une vitesse plus élevée. Je ne suis pas spécialiste du sujet mais j'ai le sentiment qu'avec cette solution, les gains en confort et en sécurité ne seraient pas aussi bien atteints.
- En ce qui concerne les préoccupations de M. Gay, je ne puis que les faire miennes ses remarques en matière d'esthétique.

Concernant l'observation N°9 :

Elle émane de M. Joseph Pauly qui souhaite que le nouvel appareil soit adapté à la capacité des pistes actuellement desservies afin d'éviter de nouveaux terrassements trop importants. Le thème de terrassements, en particulier ceux de la gare amont, sont un thème qui revient à plusieurs reprises. Mais dans l'optique d'une amélioration du confort, de la sécurité et de la fluidité, le choix de l'appareil retenu paraît pertinent, à charge pour le maître d'ouvrage d'en limiter l'impact lors de sa réalisation.

Concernant l'observation N° 18 :

son autrice, Mme Micheli ne conteste pas le renouvellement de l'appareil mais les inconvénients qu'il va présenter pour elle en sa qualité de propriétaire d'un chalet à proximité de la gare de départ. Le pylône N° 3 lui occasionnera une nuisance visuelle qui s'ajoutera aux nuisances sonores qu'elle subit déjà au passage des nacelles. A priori, dans la mesure où les entreprises chargées des travaux ne sont pas encore sélectionnées, des ajustements semblent encore possibles pour l'implantation des pylônes. Satisfaction devrait donc pouvoir être donnée à l'intéressée.

Concernant l'observation N°19 :

Son autrice, Mme Patricia Boutron note avec satisfaction que le futur équipement ne sera pas utilisé pour le transport de VTT. Ce point est a priori acquis. En revanche elle souhaiterait que le remplacement projeté se fasse au moyen d'une télécabine plutôt que d'un télésiège. Elle ne précise pas les raisons de sa suggestion et, eu égard aux investissements déjà engagés, cela semble difficile.

Concernant l'observation N°19 :

Les interrogations des intervenants sur la pertinence d'un investissement de plusieurs millions d'euros dans le contexte de réchauffement climatique que l'on observe depuis quelques décennies méritent d'être posées. Mais le secteur de Nyon est précisément de ceux dont on peut espérer qu'ils conserveront un enneigement acceptable encore quelques décennies. Remplacer l'équipement actuel par un plus moderne a donc tout son sens.

Ils se préoccupent également de l'atteinte à des zones écologiques à enjeux exceptionnels, de l'impact des remblais et du potentiel surcroît de fréquentation, source potentielle d'accidents.

Par impact des remblais, il faut apparemment entendre le remodelage des pistes, lesquelles comportent actuellement des dévers qui les rendent difficiles d'accès pour des skieurs moyens. L'atteinte aux enjeux écologiques a fait l'objet de remarques de la MRAE. J'y reviendrai lorsque je traiterai son avis.

Cela étant, l'enquête dont j'ai la charge porte sur le remplacement du télésiège.

Concernant l'observation N°37 :

Elle émane de l'ACPAT, association thononaise oeuvrant dans le domaine de l'environnement. A titre liminaire je rappelle que nous sommes dans le cadre d'une enquête publique et qu'il n'est nul besoin de bénéficier d'un quelconque agrément pour pouvoir y intervenir.

L'association est opposée au projet car il risque de rendre déficitaires les comptes de l'exploitant. L'exploitant est une société commerciale, laquelle investit, donc fait un pari sur l'avenir.

Elle admettrait toutefois un projet plus limité, sans augmentation du nombre de skieurs, avec une réduction sensible de la gare d'arrivée, ce qui limiterait les conséquences environnementales du projet tel qu'il est soumis à l'enquête.

Concernant l'observation N°38 :

Son auteur, M. Théo Mourin, même s'il se dit à tout le moins très réservé est en fait, compte tenu des arguments qu'il développe, défavorable. C'est du moins ainsi que j'interprète son observation. Selon lui on n'observe pas d'attente avec l'appareil

actuel. Mais ce qui motive son remplacement est pour une bonne part à sa vétusté et aux difficultés rencontrées pour en assurer la maintenance. Il est également opposé aux travaux de terrassement, donc à leur impact environnemental, (a priori il fait allusion au remodelage de la piste plutôt qu'aux terrassements de la gare d'arrivée), tout cela pour desservir une seule piste. Il pointe le risque de voir l'affluence devenir excessive et un problème de connexion entre la gare d'arrivée, laquelle est implantée 12 mètres plus bas, sans vraiment préciser ce qui le préoccupe.

Concernant l'observation N°41 :

Pour l'intervenant, un télésiège à trois places serait suffisant. Il admettrait la rénovation sans augmentation de la capacité. S'ensuivent des considérations d'ordre général sur la montagne et la nécessité de réorienter le tourisme, thèmes qui dépassent la cadre de l'enquête dont j'ai la charge.

Concernant l'observation N°39 :

Elle revient sur l'impact environnemental, terrassements et végétalisation. A priori, selon les schémas montrant le projet de gare d'arrivée tel qu'il est prévu, l'impact visuel, dans le contexte d'un domaine skiable déjà aménagé, même s'il est réel, me paraît rester dans les limites de l'acceptable. Sur la végétalisation, il appartiendra au maître d'ouvrage de mettre en œuvre des solutions de réengazonnement adaptées (espèces locales notamment)

Concernant l'observation N°42 :

Elle émane de l'association France Nature Environnement. Sans être défavorable elle comporte plusieurs réserves.

L'association aurait souhaité que l'enquête porte sur l'aménagement global du secteur. Ce point a déjà été soulevé par M. Maxime Gay, observation N°1 et il y est répondu.

Elle aurait souhaité un appareil différent, à 4 places, éventuellement plus rapide et avec davantage de nacelles . C'est sans doute envisageable mais le débit serait peu ou prou le même et avec un appareil plus rapide et avec davantage de nacelles n'irait pas forcément dans le sens de la sécurité et du confort.

Concernant l'observation N°43

Son auteur est défavorable au projet qui ne permettra pas de remédier aux conséquences du changement climatique. Outre le renouvellement d'une installation sur le point d'être obsolète, ce qui motive le projet c'est précisément l'espoir que par son altitude et son orientation le domaine skiable de la pointe de Nyon conservera encore un certain temps en enneigement acceptable, avec le concours des installations de neige de culture déjà présentes .

Les aides (les financements?) dont va bénéficier le projet serait mieux investies ailleurs, dans d'autres stations. En l'absence de précisions, et en aurait il donné, on

ne peut qu'objecter que la question du réchauffement climatique se pose dans tout le massif alpin. Quant aux considérations générales sur les dégâts liés aux aménagements en faveur du ski ils sortent quelques peu du cadre de l'enquête. Celle ci porte sur un projet ponctuel de remplacement de télésiège.

Avis de la Mission régionale d'Autorité Environnementale (MRAE).

Celle ci a formulé les recommandations suivantes :

- présenter de manière détaillée le programme actuel d'aménagement du domaine skiable de Morzine et son état d'avancement ainsi que le programme en réflexion
- analyser les liens fonctionnels entre les différentes opérations en cours ou projetées au sein de la station ou de la commune de Morzine, tous calendriers et maîtres d'ouvrage confondus, y compris celles permettant la connexion aux autres stations du domaine de Morzine - les Gets, voire du domaine transfrontalier des Portes du Soleil ;
- étendre, dans les meilleurs délais, le périmètre de l'étude d'impact à celui du projet d'ensemble, comme annoncé par la maîtrise d'ouvrage.

Sur ces différents thèmes, le maître d'ouvrage, la SAS Domaine de Loisirs de Morzine, ci après DLM, indique qu'en raison de l'état encore peu avancé des réflexions en cours sur le futur de l'ensemble dit « Portes du Soleil », de la répartition de ce domaine entre trois exploitants et de contraintes liées à la vétusté de l'appareil à remplacer, le choix a été fait de traiter ce remplacement isolément.

- quantifier la fréquentation supplémentaire induite par le projet, en été comme en hiver, et d'en évaluer les incidences sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité, les sols, les émissions de gaz à effet de serre et la ressource en eau.

Selon DLM, l'éventuel surcroît de fréquentation n'aura d'impact que sur les espèces, des mesures sont prévues pour y remédier.

- présenter les variantes étudiées, à l'appui de données chiffrées et de représentations graphiques, ainsi que l'analyse multicritère, en particulier sur les critères environnementaux, ayant conduit au choix retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement.

Un tableau est fourni dans la réponse, assorti d'un commentaire indiquant que la solution retenue est le meilleur compromis global. (Commissaire enquêteur : ce point aurait peut être davantage développé).

- compléter les inventaires relatifs à la flore sur un temps de prospection permettant de disposer d'un état initial de la flore à enjeu complet et, en cas d'enjeu floristique nouveau, de compléter l'étude en conséquence.

- Quantifier les incidences résiduelles de l'opération sur les milieux naturels, les espèces protégées et habitats d'espèces, en phases travaux et exploitation, en prenant en compte la temporalité des mesures et la date à partir de laquelle elles seront mises en œuvre ; • Préciser et renforcer significativement les mesures d'évitement et de réduction, pour atteindre des incidences résiduelles négligeables ou nulles, et à défaut de définir les mesures compensatoires nécessaires
- reprendre l'évaluation des incidences du projet sur l'atteinte des objectifs de préservation et protection assignés aux sites Natura 2000 voisins du projet.

Sur ces différents points, DLM développe les conditions dans lesquelles ont été réalisés les inventaires, le caractère mineur de certains impacts, le maintien des populations animales et leur habitat et l'absence d'impact sur les zones Natura 2000.

- Revoir le niveau d'enjeu des aléas naturels (avalanches, glissement de terrain et ruissellement), en intégrant les conséquences du changement climatique dans leur évaluation ; • Préciser les évolutions des caractéristiques du projet (y compris de possibles nouveaux ouvrages) consécutives à la prise en compte de la proximité de la passerelle du Pas de l'Aigle, des caractéristiques géotechniques des secteurs des pylônes P2 à P4 et des phénomènes d'avalanches, de glissements de terrain et de ruissellements, rehaussés des effets du changement climatique ; • Présenter les mesures prises pour ne pas aggraver l'exposition de la population à ces aléas et ne pas augmenter les risques en présence ; des mesures de suivi du risque seront également à prévoir.

Sur ces différents points, DLM rappelle les différentes études réalisées, lesquelles conduisent à la conclusion que le projet n'expose pas les usagers à des risques supplémentaires par rapport à l'installation existante (le nouveau tracé est sensiblement identique à l'ancien).

- présenter des insertions paysagères de la ligne du futur télésiège et aussi de l'ensemble de l'opération à des échelles différentes et des points de vue diversifiés et plus éloignés, en périodes estivales et enneigées, permettant de vérifier la pertinence de l'évaluation des incidences brutes et résiduelles et de compléter si besoin les mesures d'évitement et de réduction en conséquence.

DLM : avec un tracé identique, l'impact paysager sera essentiellement lié aux terrassements, donc nul en période d'enneigement. En dehors de cette période, à plus ou moins long terme, selon la nature des sols, la nature reprendra ses droits les zones altérées autour des nouvelles constructions retrouveront leur végétation.

- recommande de présenter la stratégie d'adaptation du domaine skiable au changement climatique et particulièrement de démontrer que les besoins en eau nécessaires à la production de neige de culture indispensable à la viabilité des activités neige sur le domaine skiable seront satisfaits sans compromettre les différents usages de l'eau à l'échelle du bassin versant, et que les besoins en énergie seront également satisfaits.

DLM : s'agissant du remplacement d'un télésiège sans modification du domaine skiable les infrastructures de production de neige de culture et donc les besoins en eau restent inchangés.

– présenter un bilan des émissions de gaz à effet de serre, à l'échelle de la station, incluant l'ensemble des émissions induites par l'opération en phase travaux et en phase exploitation, en tenant compte des déplacements des usagers et de l'exploitation des bâtiments et des équipements ; • De reconsidérer en conséquence le niveau des incidences et de définir des mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser ; • de préciser comment l'opération contribue à l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

DLM : en phase chantier, l'opération aura un impact en termes d'émission de gaz à effet de serre. Différentes mesures sont prévues pour la réduire (gestion de rotations d'hélicoptères, optimisation logistique, carburants écologiques, matériaux bas carbone).

En phase exploitation, l'augmentation des émissions sera limitée à 0,04 % des émissions de la station.

– préciser le dispositif de suivi (objectifs, protocoles...) et de l'étendre à l'ensemble des enjeux environnementaux et des mesures s'y rapportant (sur leur mise en oeuvre et leur efficacité), et particulièrement aux milieux naturels, aux amphibiens, aux reptiles, aux mammifères et aux chiroptères ainsi qu'aux aléas naturels, aux paysages et à la ressource en eau ainsi qu'aux émissions de gaz à effet de serre pendant toute la durée des atteintes de l'opération (travaux et exploitation).

La réponse de DLM renvoie à une fiche annexe 3 de la réponse (des suivis d'espèces supplémentaires sont prévus). Un bilan carbone sera réalisé en phase chantier à partir de fiches de suivi des données clefs du bilan carbone en vue d'un bilan définitif en fin de chantier.

La réduction du risque géotechnique a été prise en compte un « monitoring » des vibrations lors des terrassements lourds sera réalisé.

Les autres points ont été traités ci-avant.

Enfin, dans son avis du 13 février 2026, Mme la Préfète de la Haute-Savoie formule un certain nombre de prescriptions sur :

- les conditions de construction de l'appareil
- la sécurité incendie
- les risques naturels
- la sécurité des personnes transportées.

En résumé, l'opération projetée consiste à remplacer un appareil existant, devenu obsolète, par un autre plus performant en termes de débit de confort et de sécurité

sans modification des autres éléments de la partie Nyon du domaine skiable, partie qui devrait être préservée des impacts du réchauffement climatique encore quelques décennies.

(hormis l'accès piétons au « Pas de l'Aigle », point de vue à 360° et le remodelage des pistes).

La nécessité du remplacement de l'appareil actuel n'est pas véritablement remise en cause : les observations à ce sujet passent sous silence l'obsolescence de l'appareil actuel.

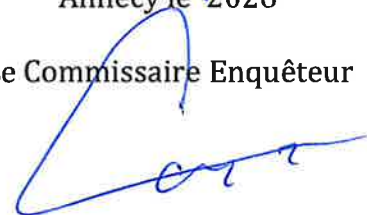
Les recommandations de la MRAE, sous réserve de la mise en œuvre effective des mesures annoncées, ont globalement été prises en compte. Ainsi, si on considère que s'agissant d'une simple opération de remplacement, une étude d'impact globale à l'échelle de l'ensemble du domaine skiable des « Portes du Soleil » ne paraît pas s'imposer, celle figurant au dossier apparaît dès lors proportionnée et adaptée aux enjeux.

Certes les travaux vont avoir un impact sur la faune et la flore. Mais si on considère que l'opération, le remplacement d'un appareil devenu obsolète, par un équipement plus moderne, plus performant et mieux adapté aux besoins de la clientèle, l'impact de l'opération sur la nature ne paraît pas dirimant. Peut être y aura-t-il un surcroît de fréquentation du secteur en période estivale mais l'actuel télésiège permet déjà l'accès à la Pointe de Nyon et au pas de l'Aigle.

Conformément aux textes qui régissent ce type d'enquête publique, j'ai formulé mes conclusions et mon avis dans un document distinct.

27 mai
Annecy le 2026

Le Commissaire Enquêteur



Alain Goyard