



Délégation de service public portant sur L'EXPLOITATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC HIVERNAL DES PERSONNES PAR TRINEAUX HIPPOMOBILES A AVORIAZ



**Rapport de présentation des prestations et de
détermination du mode de gestion**



Conseil municipal de Morzine du 26 Août 2026

Le présent rapport qui s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, a pour objet d'énoncer la volonté de la commune de Morzine, quant à la dévolution de l'exploitation d'un service de transport public hivernal des personnes par traineaux hippomobiles à Avoriaz à un partenaire professionnel, au moyen d'une convention de délégation de service public et de préciser les prestations que la commune entendra demander au futur délégataire.

Sur la base de ce rapport, il revient à l'assemblée délibérante de la commune de Morzine de se prononcer sur le principe d'une gestion déléguée de ce service public en vue de l'engagement de la procédure de publicité et de recueil des offres concurrentes.

Ce document sera soumis pour approbation au Conseil municipal de Morzine du **26 août 2026** qui devra se prononcer sur les points suivants :

- I- Présentation générale du projet
- II- Justification du choix de la gestion déléguée
- III- Les principales caractéristiques du contrat à intervenir
- IV- Le lancement de la procédure de mise en concurrence correspondante.

I – Présentation générale du projet

La station d'Avoriaz est un modèle de référence, avant-gardiste tant sur son volet architectural que sur son parti-pris de fonctionnement comme station sans voiture, notamment en période hivernale. Aujourd'hui classée « Flocon vert », la commune de Morzine entend faire perdurer le modèle d'aménagement et, ainsi, les services publics qui en permettent la mise en œuvre.

A ce titre, le transport public de personnes au sein de la station par des traineaux (luges) tirés par des chevaux de trait est un outil essentiel dans la mise en œuvre de ce mode de fonctionnement : il offre au public une solution permettant de s'affranchir des difficultés de déplacement dans la neige, en altitude (1800 m.), dans une station s'étagant sur plus de 100 mètres de dénivelée, sans avoir recours à l'usage d'énergies fossiles.

C'est donc un service public essentiel au fonctionnement hivernal du modèle de station sans voiture d'Avoriaz.

II- Justification du choix de la gestion déléguée

Différents modes de gestion peuvent être envisagés par la collectivité pour répondre aux objectifs poursuivis :

1) Assurer la gestion du service public en régie

La commune assurerait alors, par ses propres moyens, financiers, humains et matériels, l'exploitation et l'investissement, le cas échéant, pour le fonctionnement du service.

En particulier, elle :

- Serait responsable de l'organisation et du fonctionnement du service ;
- Utiliserait exclusivement son personnel (titulaire ou non titulaire), et ses chevaux ;
- Supporterait toutes les dépenses, quelle que soit leur nature ;
- Encaisserait toutes les recettes liées au service.

2) Solliciter un opérateur économique pour l'exploitation du service de transport public des personnes par traineaux hippomobiles par une simple fourniture de moyens.

Dans ce cas, la commune conserverait la responsabilité et les risques de l'exploitation du service. Il s'agit du régime juridique du marché public de service.

La gestion du service serait confiée à un prestataire en contrepartie du paiement d'un forfait financier. Les recettes liées à l'exercice de ce service ainsi que les relations à l'utilisateur sont, elles, directement gérées par la commune.

Ce mode de gestion fait reposer le risque financier sur la commune.

3) Décider d'associer plus étroitement un opérateur économique au service public, et lui transférer la responsabilité et les risques

Dans ce cas, la gestion se fait aux risques et périls du gestionnaire. Il s'agit du régime juridique de la gestion déléguée conformément à l'article L 1411-1 du CGCT.

Dans le cadre d'une délégation, le délégataire est responsable de l'organisation et du fonctionnement du service, utilise exclusivement son personnel (et ses chevaux), supporte toutes les dépenses liées à l'exploitation du service et le risque sur les produits et la fréquentation du service.

La commune conserve, quant à elle, la validation des principes de fonctionnement du service (dates de début et de fin d'activité, horaires, tarifs pratiqués, etc.).

4) Proposition du mode de gestion

Les deux premiers types de mode de gestion doivent être écartés aux motifs suivants :

- La commune ne dispose pas des moyens matériels, animaux et humains qui lui permettent de mener à bien la gestion de ce service de transport public des personnes par traineaux hippomobiles ; (1)
- L'exploitation d'une telle activité doit satisfaire à des contraintes d'exploitation fortes, notamment en termes de gestion des ressources animales (équestres) utilisées, contraintes que les compétences actuelles des ressources humaines communales ne savent pas traiter efficacement ; (1)
- La commune rencontre déjà des difficultés à recruter son personnel permanent pour ses autres domaines de compétences et le domaine équestre est un domaine s'intégrant difficilement dans le cadre de la fonction publique ; (1)
- Le besoin communal de ressources équestres pour le fonctionnement de ce service implique, dès lors que la location de 100 à 120 chevaux durant la période hivernale ne peut pas être envisagée (service non existant), à minima l'entretien de ces chevaux tout au long de l'année, ou, dans le cadre d'une volonté d'une gestion optimale des deniers publics, leur utilisation continue tout au long de l'année, hors période hivernale, à une autre tâche. En l'occurrence, ce besoin n'est pas présent sur le territoire communal ; (1)
- La commune ne souhaite pas supporter entièrement la responsabilité juridique, technique et financière de l'exploitation et de l'investissement de ce service public de transport. (2)

Dans ce contexte et eu égard aux objectifs de la commune, il apparaît que le choix du recours à une délégation de service public s'avère plus adapté à ses capacités financières, techniques et professionnelles.

En effet, ce mode de gestion présente les avantages suivants :

- Faciliter le recrutement et la gestion du personnel ;
- Transférer les risques (financiers, réglementaires et liés à la responsabilité de l'exploitant) ;
- Conserver un contrôle du service.

III- Les principales caractéristiques du contrat à intervenir

1) Les missions du délégataire :

La commune confiera au délégataire l'exploitation du service de transport public hivernal des personnes par traineaux hippomobiles à Avoriaz.

Dans ce cadre, la commune mettra à disposition du délégataire les écuries nouvellement bâties comprenant 121 boxes, 2 douches à chevaux, 2 séchoirs à vêtements, des vestiaires, une salle de réfectoire, des sanitaires, une centrale d'aspiration des fumiers et 4 centrales de traitement de l'air. Ces écuries sont complétées par une fumière et un paddock.

2) Période d'ouverture :

La période d'ouverture du service du transport public en saison sera fixée par arrêté municipal.

3) Entretien :

L'entretien du matériel nécessaire à l'exécution du service sera intégralement à la charge du délégataire.

4) Caractéristiques générales du contrat à venir

a) Type de contrat :

Contrat de concession de services

b) Durée de la délégation :

La commune proposera un contrat d'une durée de 5 ans, du 1er décembre 2026 au 30 novembre 2031, pendant les périodes hivernales uniquement (correspondant aux dates d'ouverture et de fermeture de tout ou partie du domaine skiable d'Avoriaz).

c) Périmètre physique de la délégation :

La délégation s'exercera dans le quartier d'Avoriaz exclusivement, commune de Morzine.

La commune mettra à disposition du délégataire un local d'une superficie au sol de 2650 m², faisant office d'écuries, complété par une fumière de 110 m² et d'un paddock de 400 m², situé 45 route de l'accueil, 74110 Morzine.

d) Redevance forfaitaire :

Le délégataire versera au déléguant une redevance forfaitaire annuelle déterminée à l'issue de la procédure d'attribution de la DSP, correspondant à la mise à disposition des écuries, de la fumière et du paddock, ainsi qu'à l'exercice des prestations de transports hippomobiles à Avoriaz.

e) Tarifs :

Les tarifs des transports seront fixés par l'autorité concédante sur proposition du délégataire, selon les modalités fixées dans le contrat, dans la continuité des tarifs de la saison hivernale 2025-2026 annexés au présent rapport (cf. annexe 1).

f) Assurances :

Le délégataire fera son affaire des assurances destinées à se garantir contre les risques inhérents tant à l'entretien qu'à l'exploitation des ouvrages nécessaires au bon fonctionnement des activités et des équipements vis-à-vis des tiers, usagers et salariés, dans le contexte particulier de la circulation d'engins roulant sur des voies publiques partagées pour la circulation avec les skieurs et autres usagers en hiver et alors qu'il n'existe pas de « carte grise » pour les dispositifs de transport hippomobile (cheval + traîneaux).

g) Modalités de rémunération pour l'exploitant :

Le délégataire supportera le risque d'exploitation du service, ce qui impliquera une exposition aux aléas de la fréquentation touristique, des conditions climatiques et des potentielles fermetures administratives du domaine skiable.

Il percevra les recettes que procurera l'exploitation du service de transport (recettes perçues auprès des usagers).

Toute ressource supplémentaire envisagée par le délégataire sera soumise à l'agrément préalable de la commune.

Les ressources seront réputées permettre au délégataire d'assurer l'équilibre financier de la gestion du service public dans des conditions normales d'exploitation.

5) Transparence et contrôle

L'opérateur économique devra rendre compte de sa gestion par :

- La remise d'un rapport annuel d'activité étant entendu que la notion « annuelle » ne s'appliquera pas sur l'année civile mais bien à la période d'exploitation de l'activité : soit du 1er décembre de l'année N au 30 avril de l'année N+1 ;
- Le respect des objectifs de qualité et de service, notamment par la mise en place d'outils de contrôle ;
- Les modalités classiques et spécifiques de contrôle et de sanction.

La commune conservera le contrôle du service et devra obtenir de l'opérateur tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines (technique, comptable, etc.).

L'opérateur économique sera ainsi soumis à des mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires assorties de sanctions. Les mesures de contrôle seront mises en œuvre à la fois conformément aux dispositions de l'article L.1411-3 du CGCT, ainsi que par les élus et les services de la commune.

Des sanctions pourront aller, selon les cas, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.

6) Fin du contrat

Le contrat ne pourra pas être renouvelé tacitement. Le contrat de délégation précisera en fonction de leur nature (biens de retour, biens de reprise et biens propres) le sort des biens en fin de contrat (retour à la collectivité, faculté de reprise) et leurs modalités de remise à l'autorité concédante (retour gratuit, moyennant une indemnité basée sur la valeur nette comptable pour les biens de retour non amortis, etc.).

IV- Le lancement de la procédure de mise en concurrence

1) La procédure de mise en concurrence

La procédure est définie par les articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) ainsi que les dispositions du code de la commande publique relatives aux contrats de concessions. Elle impose des modalités de mise en concurrence, le choix des entreprises admises à remettre une offre étant assuré par la commission de délégation de service public (CDSP) mentionnée à l'article L. 1411-5 du CGCT. Au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public peut organiser librement une négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues par l'article L. 3124-1 du code de la commande publique.

A l'issue des négociations, M. le Président soumet à l'approbation de l'assemblée délibérante le choix du candidat et le contrat de DSP finalisé.

Il est envisagé de recourir à une procédure ouverte dans laquelle les candidats seront amenés à déposer candidature et offre en même temps.

2) Le calendrier prévisionnel

- Conseil municipal du **26 août 2026** => Délibération autorisant le principe du recours au contrat de concession de services et lancement de la procédure de concession.
- Appel à candidatures et aux offres concernant l'exploitation du service de transport public hivernal des personnes par traineaux hippomobiles à Avoriaz => **Lancement de la consultation avec publicité 28/08/2026**
- Réception des candidatures et des offres : **le 18/09/2026 à 08h00**
- CDSP : **le 21/09/2026** et si nécessaire **le 25/09/2026**
- Transmission du RAO au conseil municipal => 15 jours francs avant le conseil municipal du 25/11 ou 26/11/26.
- Conseil municipal du **25 ou 26/11/26** => Délibération attribuant la délégation