



Rapport sur le mode de gestion

Juin 2021

Création d'une navette fluvio-maritime **sur le territoire de la CACL**

Rapport accompagnant la délibération de principe
sur le mode de gestion
(article L.1411-4 du CGCT)

SOMMAIRE

1	PREAMBULE	3
1.1	RAPPEL DU CONTEXTE	3
1.2	OBJET DU RAPPORT	5
2	DESCRIPTION DU SERVICE ENVISAGE	6
2.1	HYPOTHESES DE DESERTE	6
2.2	HYPOTHESES ECONOMIQUES.....	9
3	RAPPEL DES ENJEUX DU SERVICE ET DU ROLE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE	10
3.1	LE ROLE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE	10
3.2	LA LIBERTE DE CHOIX DU MODE DE GESTION DES SERVICES PUBLICS	11
4	PRESENTATION DES DIFFERENTS MODES DE GESTION.....	12
4.1	DETERMINATION DES MODES DE GESTION A ECARTER ET A ETUDIER	12
4.2	PRESENTATION DES OPTIONS POSSIBLES	13
5	LES CRITERES DE CHOIX DU MODE DE GESTION.....	17
6	ANALYSE DES MODES DE GESTION.....	19
6.1	CRITERE « RISQUES & RESPONSABILITE »	19
6.2	CRITERE « TECHNIQUES & COMPETENCES »	20
6.3	CRITERE « FINANCIER – QUALITE & PRIX ».....	21
6.4	CRITERE « MAITRISE DU SERVICE PUBLIC ».....	23
6.5	CRITERE « GESTION DU PERSONNEL »	24
7	SYNTHESE DE L'ANALYSE DES MODES DE GESTION.....	25
8	CONCLUSIONS : PROPOSITIONS ET ORIENTATIONS	26
8.1	LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU CONTRAT.....	26
8.2	DECISION CONCERNANT LES MODES DE GESTION	29

1 PREAMBULE

1.1 RAPPEL DU CONTEXTE

La Communauté d'agglomération Centre Littoral (CACL) est, depuis sa création en 2012, autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L.5216-5 du code général des collectivités territoriales.

La CACL s'est fixée les objectifs de :

- Garantir le transport scolaire à tous les enfants de l'agglomération ;
- Améliorer l'offre de transport en commun sur tout le territoire ;
- Construire un réseau de transport en commun en site propre (TCSP) ;
- Développer l'intermodalité et les nouveaux modes de transport (navette fluviale) ;
- Rendre accessible le réseau de transport en commun.

Actuellement, le service de transport en commun est constitué de :

- 204 lignes de transport scolaire dont deux lignes de transport fluvial ;
- 9 lignes de transport urbain ;
- 6 lignes de transport périurbain.

A l'horizon 2024, la CACL prépare :

- La mise en service de 2 lignes de BHNS (Maringouins/ Mont-Lucas via le Vieux de Port de Cayenne) sur 10 km de TCSP et un redéploiement du réseau urbain
- La mise en place de 10 km de pistes cyclables le long du TCSP
- La mise en service d'une 1ère ligne fluvio-maritime entre Montsinéry-Tonnégrande et Cayenne via Soula, port du Larivot et Pointe Liberté opérée avec 2 navettes de 50 places
- 3 parkings relais (Soula, Port du Larivot, Pointe Liberté et Maringouins)

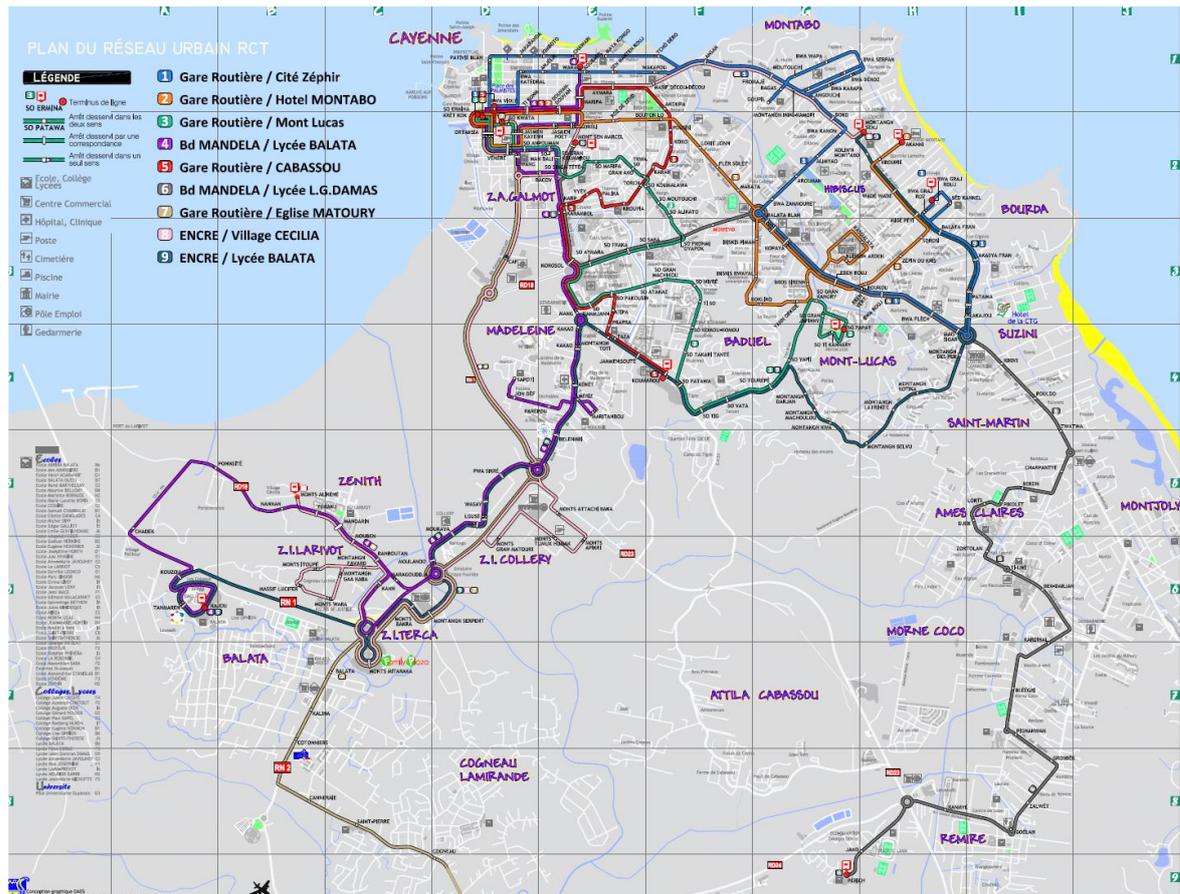
A l'horizon 2030, la CACL envisage:

- L'extension du TCSP sur Matoury et Rémire-Montjoly + 10 km de pistes cyclables
- La mise en service d'une 2^{ème} ligne fluvio-maritime entre Roura et Rémire-Montjoly

D'un point de vue contractuel, le réseau est exploité comme suit :

- **Le réseau urbain principal** est exploité dans le cadre d'une DSP signée le 12 mars 2020 et opérée depuis le 1^{er} octobre 2020 par une SEMOP composée à 62,5 % par le groupement Mosaïque et à 37,5 % par la CACL. La DSP comporte une durée d'exploitation de 5 années (soit jusqu'au 30 septembre 2025) et comporte la mise en œuvre de 8 lignes urbaines (numérotées de 1 à 9 sauf la 7). En nominal, le service doit mobiliser 33 véhicules. Il représente une production kilométrique de 1 231 000 km / an et un nombre de voyageurs annuels supérieurs à 1 500 000. La SEMOP devra prendre en charge à son démarrage la gestion du TCSP. Le chiffre d'affaires annuel de la SEMOP est d'environ 10,5 millions d'€ dont 8,9 millions d'€ de compensations.

- **La ligne n°7** est exploitée depuis le 1^{er} août 2016 dans le cadre d'une DSP confiée depuis le 19 juillet 2016 à la société Monbus.gf. La ligne 7 comporte un service normal et un service express. La DSP comporte une durée d'exploitation de 5 années, soit jusqu'au 31 juillet 2021. La production kilométrique est d'environ 300 000 km / an, pour environ 400 000 voyageurs. Le chiffre d'affaires annuel de la ligne n°7 est d'environ 1 900 000 € dont 1 200 000 € de compensations.



- **Le réseau périurbain est organisé dans le cadre de marchés publics.**
 - Ligne n°A Matoury (Family Plaza)/ Macouria/ Matiti (selon les fréquences) - STIVMAT
 - Ligne n°B Cayenne / Rémire-Montjoly - GIE TRANSURBAIN et PERIURBAIN
 - Ligne n°D Matoury (église)/ Roura / Kaw (à la demande) - MONBUS.gf
 - Ligne n°E Matoury (boucle 1 = église ; boucle 2 = Family Plaza)/ Montsinéry-Tonnégrande - STIVMAT/ TRANSPORT ZUNEVE
 - Ligne n°F Matoury (église)/ Concorde/ Aéroport - MONBUS.gf
 - Ligne n°M Inter-quartiers Matoury - GIE TRANSURBAIN et PERIURBAIN

Le coût du service est d'environ 2,4 M€.

- Enfin, **le réseau de transport scolaire** est lui aussi exploité dans le cadre de marchés publics, avec environ 11 000 élèves transportés quotidiennement et un coût annuel de l'ordre de 10,0 M€.

1.2 OBJET DU RAPPORT

La CACL envisage de recourir à une concession de service public pour créer et exploiter une ligne de transport fluvio-maritime entre Montsinéry, Macouria (Soula, Pointe Liberté), Matoury (Port du Larivot) et Cayenne (Vieux-Port).

Le présent rapport constitue donc le rapport sur le mode de gestion de cette ligne.

- ◆ Le code général des collectivités territoriales (article L.1411-4 du CGCT) impose de motiver le choix du mode de gestion dans l'hypothèse où la Collectivité opte pour une gestion déléguée.
Conformément à cet article, la Collectivité devra ainsi se prononcer sur le principe de la délégation du service public de transport sur cette ligne.
- ◆ En préalable à cette délibération, la Collectivité est tenue de consulter pour avis la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) (L.1413-1 du CGCT) et le Comité Technique (CT) (art. 33 loi 84-53 du 26 janvier 1984), dont la consultation est obligatoire quand la décision comporte des conséquences sur les conditions de gestion des personnels de la Collectivité.

Par ailleurs, le Conseil de la Concurrence, dans son avis n° 00A12 du 31 mai 2000, recommande aux Collectivités de procéder à une analyse comparative des modes de gestion possibles avant de délibérer sur le mode retenu.

Un rapport doit ainsi être établi sur la base duquel les élus de la Communauté d'Agglomération Centre Littoral devront se prononcer sur le principe de la délégation et sur les principales caractéristiques du service délégué.

Ce rapport a pour objet de :

- **Rappeler les caractéristiques actuelles du service dont la délégation est envisagée ;**
- **Rappeler les caractéristiques des différents modes de gestion possibles ;**
- **Présenter les critères de choix entre les différents modes de gestion et établir un comparatif de ces différents modes de gestion au regard de ces critères ;**
- **Proposer le mode de gestion optimal pour la Communauté d'Agglomération Centre Littoral et les modalités de sa mise en œuvre.**

2 DESCRIPTION DU SERVICE ENVISAGE

2.1 HYPOTHESES DE DESSERTE

La liaison via navette fluvio-maritime entre Montsinéry, Macouria (Soula, Pointe Liberté), Matoury (Port du Larivot) et Cayenne (Vieux-Port) est la première étape d'un projet qui sera poursuivi ultérieurement par la création d'une ligne Roura – Dégrad des Cannes.



La liaison fluviale ainsi constituée s'inscrit dans la continuité du projet de transport en site propre : elle permet de rabattre les populations de Montsinéry-Tonnégrande, de Soula, et en proximité de Pointe-Liberté et du Port du Larivot et offre une alternative intéressante pour la pénétration sur la presqu'île de Cayenne en évitant la traversée du pont du Larivot aux usagers en provenance de Montsinéry et Soula.

Elle est envisagée au moyen de deux navires (embarcations pouvant naviguer en mer) conformes à la réglementation nationale 223b, selon des modèles déjà en exploitation dans d'autres régions.

Les navires prévus ont une vitesse conforme aux objectifs (18 à 20 nœuds soit 33 à 37 km/h en charge) et un tirant d'air (hauteur) permettant de franchir le pont du Larivot quelles que soient les conditions de marée, de houle et de crue.

Ces navettes sont analogues aux exemples ci-dessous, conformes à la réglementation maritime française applicable, en opération sur d'autres mers du globe (Antilles notamment) :

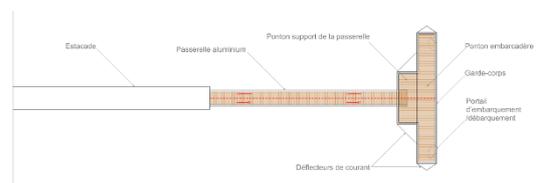


La CACL procède par ailleurs, en maîtrise d'ouvrage publique, aux aménagements utiles sur les embarcadères. L'aménagement des embarcadères comprend l'ensemble des équipements et infrastructures nécessaires à l'accueil des navires et des passagers, c'est-à-dire :

- L'embarcadère proprement dit, constitué d'une passerelle (ou estacade), et d'un ou plusieurs pontons flottants pour l'accostage du navire
- Le parking de stationnement des voitures et autobus
- Les services aux passagers (toilettes, restauration...)
- Les espaces d'attente couverts
- La route d'accès à l'embarcadère



Schéma de principe des embarcadères (EC/L20)



Le service dont la concession est envisagée par le présent rapport présente les caractéristiques suivantes :

- Capacité : 50 passagers selon les hypothèses de dimensionnement de la demande (en fonction de la démographie, des besoins de mobilité et des hypothèses de correspondances à Montsinéry, Soula, Pointe Liberté et Port du Larivot)
- Vitesse requise : 18 nœuds en charge (32,4 km/h)
- Profil opérationnel
 - Courant : 3,5 nœuds arrondis à 4 pour tenir compte des crues
 - Contrainte de tirant d'air Pont du Larivot : 4,90 m en moyenne / 3,07 m dans les conditions les + défavorables
- Fréquence des départs et horaires : service dimensionné pour offrir
 - 2 A/R / jour entre Montsinéry et Cayenne
 - 4 A/R / jour entre Soula et Cayenne
 - 8 A/R / jour entre Pointe Liberté et Cayenne
 - 7 A/R / jour entre le Port du Larivot et Cayenne

Compte tenu des distances et des besoins de déplacement, et de l'intérêt, commercial et d'exploitation de disposer de 2 navires plutôt que d'un seul, il a été prévu de scinder les dessertes de Montsinéry et de Macouria et d'affecter un navire à chacune d'entre elles.

La réalisation de la totalité de l'itinéraire Montsinéry – Soula – Pointe Liberté – Cayenne à une vitesse de 18 nœuds en charge se traduirait par une durée totale de trajet de 72 mn, soit 1h12, ce qui est nettement supérieur à la durée de transport de la ligne E entre le bourg de Montsinéry et la place du marché de Cayenne (37 mn).

La suppression des escales intermédiaires de Soula et Pointe-Liberté permet de gagner 15 mn, et, avec un temps moyen de 57 mn à 18 nœuds, d'offrir un service direct en moins d'une heure (54 mn dans le sens Montsinéry – Cayenne et 60 mn dans le sens Cayenne – Montsinéry, compte tenu des courants).

Ces navires seront par ailleurs tous les deux utilisés pour réaliser les liaisons Port du Larivot et Cayenne.

A noter que la desserte des différents quais envisagés par le présent rapport nécessite des aménagements aux normes sur chacun des sites. Ces aménagements sont de la responsabilité de la CACL, et sur le Larivot engagés dans le cadre d'un programme commun avec l'Etat.

2.2 HYPOTHESES ECONOMIQUES

L'investissement est évalué à 1,73 M€ correspondant à 2 navires de 50 passagers selon les devis reçus en 2018, avec investissements complémentaires pour l'exploitation et options.

Capacité (pax)	Prix de base livré en Guyane	Investissement exploitation (pièces)	Options (clim, teck...)	Risques & aléas (25%)	Octroi de mer (OMR 2,5%)	Total
50	460 000 €	115 000 €	100 000 €	168 750 €	21 094 €	865 000 €

Il est supposé que l'investissement bénéficie d'une défiscalisation de cet investissement à hauteur de 30% de l'investissement, à laquelle s'ajoute une subvention de 300 k€, soit un coût net pour l'investisseur de 911 k€ pour les deux navires.

L'investissement est supposé financé par emprunt à 3% sur 20 ans. Il génère des frais financiers de 14 857 € par an.

L'amortissement est calculé sur une durée de 15 ans. Il représente 60 733 €/an.

Le compte d'exploitation prévisionnel déterminé par les études techniques est le suivant :

			Année 1	Année 6	Année 11	Année 15	Moyenne sur 15 ans
1	Chiffre d'affaires		253 546	351 501	397 882	453 808	365 694
1.1	<i>dont</i> Vente de tickets Montsinéry-Cayenne		85 999	122 286	141 036	170 092	
1.1.1	<i>passagers/an</i>	nb de pax	22 933	32 610	37 610	45 358	34 534
1.1.2		TMC	3,75	3,75	3,75	3,75	
1.2	<i>dont</i> Vente de tickets Macouria - Cayenne		78 438	128 886	143 886	159 515	
1.2.1	<i>passagers/an</i>	nb de pax	41 833	68 739	76 739	85 075	69 566
1.2.2		TMC	1,88	1,88	1,88	1,88	
1.2	<i>dont</i> Vente de tickets Larivot - Cayenne		89 110	100 328	112 960	124 201	
1.2.1	<i>passagers/an</i>	nb de pax	79 208	89 181	100 409	110 400	94 005
1.2.2		TMC	1,13	1,13	1,13	1,13	
2	Achats de maintenance		31 457				
3	Achat de carburant, huiles		204 882				
4	Autres achats non stockés (fournitures, petits matériels...)		15 000				
5	Maintenance, contrôle, réparation		25 040				
6	Autres charges opérationnelles		56 900	56 900	56 900	56 900	0
7	Redevances et locations		0	0	0	0	0
8	Frais de personnel		520 000				
9	Impôts et taxes hors Impôt sur les Sociétés		3 484	6 423	7 814	9 492	6 848
10	Autres Charges et provisions		15 000				
11	Dotations aux amortissements		60 733				
12	Résultat financier		-14 857				
13	Résultat exceptionnel		0	0	0	0	0
14	Résultat courant avant impôt		-693 807	-598 792	-553 802	-499 554	-585 024

Sur la période, le chiffre d'affaires moyen représente 366 k€/an pour 198 000 passagers transportés, dont 34 500 sur la relation Montsinéry – Cayenne, 69 500 sur Macouria – Cayenne, et 94 000 sur Larivot – Cayenne.

Les charges d'exploitation et charges financières représentent en moyenne 951 k€ / an.

Le besoin de contribution de la CA CL représente donc en moyenne 585 k€ soit 2,95 €/ pax.

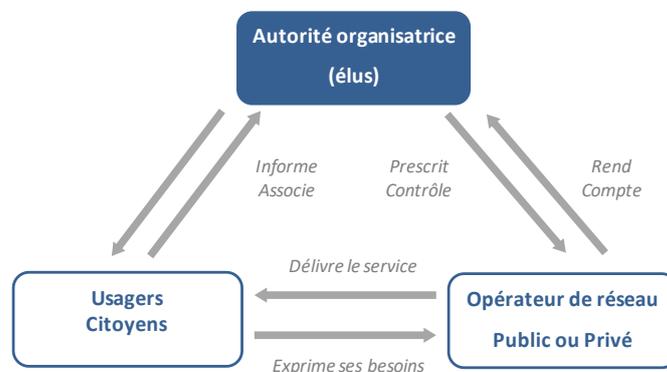
Le taux de couverture des charges par les recettes est de 38%.

3 RAPPEL DES ENJEUX DU SERVICE ET DU RÔLE DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

3.1 LE RÔLE DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

L'expression « **Autorité Organisatrice** » apparaît en France dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Cette notion a été précisée, toujours dans le secteur des transports, par la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs comme : « *toute collectivité publique, groupement de collectivités publiques ou établissement public compétent, directement ou par délégation, pour l'institution et l'organisation d'un service public de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique* ».

L'organisation d'un service public industriel et commercial peut ainsi être représentée selon un triptyque :



L'autorité organisatrice est chargée d'assurer la direction stratégique du service, qui se décline par :

- La définition de l'objet du service (périmètre, objectifs, niveau de qualité exigé, etc...)
- La définition des principes d'organisation et de fonctionnement du service ;
- La détermination des rapports à l'utilisateur ;
- La fixation des tarifs ;
- Le contrôle du respect de ces dimensions.

La fonction de l'opérateur gestionnaire du service comprend pour sa part la gestion opérationnelle du service en vue d'assurer quotidiennement :

- La continuité du service ;
- L'atteinte des objectifs fixés par la maîtrise d'ouvrage ;
- La maîtrise d'ouvrage.

Quel que soit le mode de gestion retenu, l'autorité organisatrice (la Communauté d'Agglomération Centre Littoral) a toujours un rôle de contrôle, même en cas d'externalisation du service auprès d'un opérateur, que ce dernier soit public ou privé. Toutefois, le « degré » de contrôle va justement varier selon le mode de gestion mis en place.

3.2 LA LIBERTE DE CHOIX DU MODE DE GESTION DES SERVICES PUBLICS

Le principe premier est celui de la **liberté de choix du mode de gestion des services publics** comme l'expose l'article L.1 du Code de la Commande Publique : « *Les acheteurs et les autorités concédantes choisissent librement, pour répondre à leurs besoins, d'utiliser leurs propres moyens ou d'avoir recours à un contrat de la commande publique* ».

Le Code de la Commande Publique (CCP) affirme donc clairement la liberté pour les acheteurs et les autorités concédantes de choisir « *pour répondre à leurs besoins* » d'utiliser leurs propres moyens ou d'avoir recours à un contrat de la commande publique.

Il s'agit là de la consécration par le législateur d'une **jurisprudence administrative ancienne et abondante en la matière** (CE, 10 janvier 1992, *Association des usagers de l'eau de Peyreleau*, req. n°97476 ; CE, 27 novembre 2002, *SICAE*, req. n°246764).

Ce principe de libre choix du mode de gestion ne s'entend pas seulement comme une liberté reconnue à un moment donné et sur un périmètre intégral, mais implique que le choix librement opéré puisse être tout aussi librement **réversible** et ne porter que sur une partie du périmètre du service (CE, 27 janvier 2011, *Commune de Ramatuelle*, req. n°338285).

4 PRESENTATION DES DIFFERENTS MODES DE GESTION

4.1 DETERMINATION DES MODES DE GESTION A ECARTER ET A ETUDIER

Les différents modes de gestion possibles en théorie

Les modes de gestion envisageables pour la gestion d'un service public de navette fluvio-maritime se différencient principalement par leur degré d'externalisation vers le privé :

- ◆ **Gestion externalisée** : confiée à un tiers contractant à qui l'autorité organisatrice confie une marge de manœuvre plus ou moins grande (DSP sous forme de concession ou affermage, marchés publics) ;
- ◆ **Gestion en régie** (et ses déclinaisons) : plus ou moins concentrée par les services de la Communauté d'agglomération (régie à simple autonomie financière dite « régie autonome » ou régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale dite « régie personnalisée ») ;
- ◆ **Autres formes de gestion** : à travers une structure sociétale partenariale soumise au droit privé à laquelle participera la Communauté d'Agglomération, en lien avec le secteur public ou privé (Société Publique Locale (SPL), une Société d'Economie Mixte (SEM) ou une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP)).

L'inscription du choix pour les lignes objets du présent rapport dans la stratégie de la CACL

A ce stade, il convient de rappeler les orientations mises en place ces dernières années par la CACL en matière de transport de passagers :

- **Clôture en 2020 de la régie historique (RCT)** reprise au Syndicat Mixte de Transport en Commun (SMTC) en 2012. Historiquement, le SMTC gérait le service urbain sur la Ville de Cayenne. Sa gouvernance impliquait la Ville de Cayenne et le Département. En 2012, lors de la transformation de la CCCL en CACL, cette dernière a créé une régie à autonomie financière pour reprendre le service exploité par la Régie du SMTC – sans modification du mode de gestion. Puis, en 2020, la CACL après avoir accompagné le développement de la Régie, a souhaité impliquer un partenaire privé et a procédé à une **délégation à une SEMOP**.
- **Recours une délégation de service public** pour la création et la gestion de la ligne 7

La mise en œuvre de la navette fluvio-maritime relève toutefois d'un **principe de gestion spécifique et différent du transport terrestre**.

Les options inadaptées

Dès ce stade, la création d'une **société publique locale (SPL)** nécessitant de s'associer avec une autre Collectivité au sein d'une société de droit privé (société soumise au régime des sociétés anonymes) pour gérer les lignes de transports susvisées, apparaît ne pas être une option possible pour la CACL en l'absence de potentiels partenaires institutionnels publics connus à ce jour.

De la même manière, il n'est juridiquement **pas possible d'inclure la gestion de la navette fluvio-maritime aux DSP SEMOP ou Ligne 7 en cours**, le service n'ayant pas été envisagé lors de la mise en concurrence de ces dernières. Par ailleurs, la pertinence technique d'un tel regroupement des services terrestres et fluvio-maritimes n'est pas démontrée : chacun obéit à des principes très spécifiques et requiert des personnels et matériels disposant de spécialisations différentes. La mise en place d'un mode de gestion spécifique de la navette fluvio-maritime n'exclue cependant aucunement une politique tarifaire intégrée des déplacements des passagers concernés.

Les options retenues

La CACL peut valablement étudier pour la navette fluvio-maritime :

- Scénario 1 : l'acquisition directe des navires par la CACL et l'exécution du **service en régie à autonomie financière ou à personnalité morale** ;
- Scénario 2 : l'acquisition directe des navires par la CACL et la mise en place d'un **marché d'exploitation** par un tiers privé de la navette fluviale ;
- Scénario 3 : l'acquisition directe des navires et la mise en place d'une **délégation de service public de la navette fluviale sous forme d'affermage** ;
- Scénario 4 : la mise en place d'une **délégation de service public de la navette fluviale sous forme concessive**, le délégataire étant chargé de l'acquisition/construction des navires et de l'exécution du service d'exploitation.

La création d'une SEM ou d'une SEMOP constitue des variantes des scénarios 3 et 4.

4.2 PRESENTATION DES OPTIONS POSSIBLES

Scénario 1 : la création d'une régie à autonomie financière ou à personnalité morale

Les Collectivités peuvent décider librement la création de régies pour l'exploitation de leurs services publics industriels et commerciaux.

Les régies disposent alors d'une autonomie financière (matérialisée par l'existence d'un budget annexe au sein de la Collectivité) ou d'une personnalité morale pleine et entière.

Les régies à autonomie financière sont placées sous la responsabilité directe de l'exécutif de la Collectivité, qui en est l'ordonnateur. Elles disposent d'un conseil d'exploitation consultatif, les décisions étant prises par les organes de la Collectivité.

Les régies à personnalité morale disposent de leurs propres instances, et notamment d'un conseil d'administration et d'une présidence habilitée à la prise de décisions.

Les personnels sont en principe de droit privé sauf le directeur et le comptable, de droit public.

Une convention in house doit normalement régler les modalités de fonctionnement de la Régie en fonction des attentes de l'autorité organisatrice.

Si la CACL recourt à une régie pour l'exploitation de la navette fluvio-maritime, alors elle devra procéder à l'acquisition des navettes dans le cadre d'un marché public (procédure formalisée ou le cas échéant marché global de performance).

Scénario 2 : le recours à un marché de prestation

La CACL peut décider de recourir à un marché d'exploitation pour la gestion de son service de navette fluviale.

Après acquisition des navettes dans le cadre d'un marché public, le titulaire est choisi au terme d'une procédure également conforme au code de la commande publique.

L'exploitant fournit les personnels, entretient les navettes, et organise la gestion du service.

Il est rémunéré en fonction de paramètres prévus par le marché et tenant compte des charges fixes (personnel, support...) et variables (carburants...)

Les recettes sur les usagers sont perçues par le titulaire pour le compte de la Collectivité. Si le marché peut prévoir des clauses de bonus / malus, le risque de fréquentation demeure l'affaire de la Collectivité.

Le personnel est celui du titulaire du marché. En fin de contrat, l'exploitant qui reprend éventuellement le service est assujéti à des obligations de reprise des personnels, qu'il s'agisse d'une autre personne privée ou même de la personne publique.

Le marché comporte une durée raisonnable (vraisemblablement 4 années).

Scénario 3 : la mise en place d'une délégation de service public de la navette fluviale sous forme d'affermage

La CACL peut également confier, après acquisition des navettes dans le cadre d'un marché public, la gestion du service public à un délégataire, à ses risques et périls, conformément à la procédure prévue à l'article L.1411-1 du Code général des Collectivités territoriales.

Les délégations de services public sont des concessions de service public au sens du Code de la commande publique. Le concessionnaire se rémunère substantiellement sur les recettes tirées de l'exploitation du service. Ainsi, sa rémunération étant assise sur une assiette variable, le **risque commercial** lié à l'exploitation du service pèse directement sur l'opérateur, permettant d'intéresser plus fortement ce dernier au rendement et à la qualité globale du service. Ainsi, d'après l'article L.1121-1 du CCP « *la part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le*

concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supporté ».

Une partie significative de sa rémunération repose sur les recettes perçues sur les usagers ou à défaut paramétrées sur la fréquentation.

La distinction fondamentale avec un marché public réside ainsi dans ce transfert au cocontractant d'un risque lié à l'exploitation.

L'exploitant fournit les personnels, entretient les navettes, et organise la gestion du service.

Il assume les charges fixes et variables du service.

Les charges non couvertes par les recettes tarifaires font l'objet d'une compensation de la Collectivité afin d'assurer une juste rémunération du délégataire.

Le délégataire peut maximiser son revenu en maîtrisant ses charges et en développant ses recettes. A contrario, il assume un risque de déficit en cas de dérapage des charges ou de non atteinte des objectifs de commercialisation.

Le personnel est celui du délégataire. En fin de contrat, l'exploitant qui reprend éventuellement le service est assujéti à des obligations de reprise des personnels, qu'il s'agisse d'une autre personne privée ou même de la personne publique.

En l'absence d'investissements significatifs, la durée de l'affermage est limitée à 5 années (article R. 3114-2 du CCP).

La Collectivité contrôle les conditions d'exécution de la délégation de service public et le délégataire est soumis à un régime de bonus / malus.

Scénario 4 : la mise en place d'une délégation de service public de la navette fluvio-maritime sous forme de concession

Ce scénario repose sur une délégation de service public comme pour le scénario 3.

Le délégataire est en outre chargé de la construction et du financement des navettes fluviales. Le risque industriel et économique qu'il supporte s'en trouve accru.

La durée du contrat est allongée pour permettre l'amortissement des navires (durée raisonnable : environ 15 ans).

En fin de contrat, les navettes reviennent à la Collectivité.

Variante SEM ou SEMOP

Cette variante des scénarii 3 et 4 consiste à recruter via la délégation de service public un ou plusieurs partenaires privés pour exploiter dans une société à capitaux mixte (publics et privés) le service concerné. La création d'une SEM est éventuellement possible dans le cadre du scénario 2 (marché public).

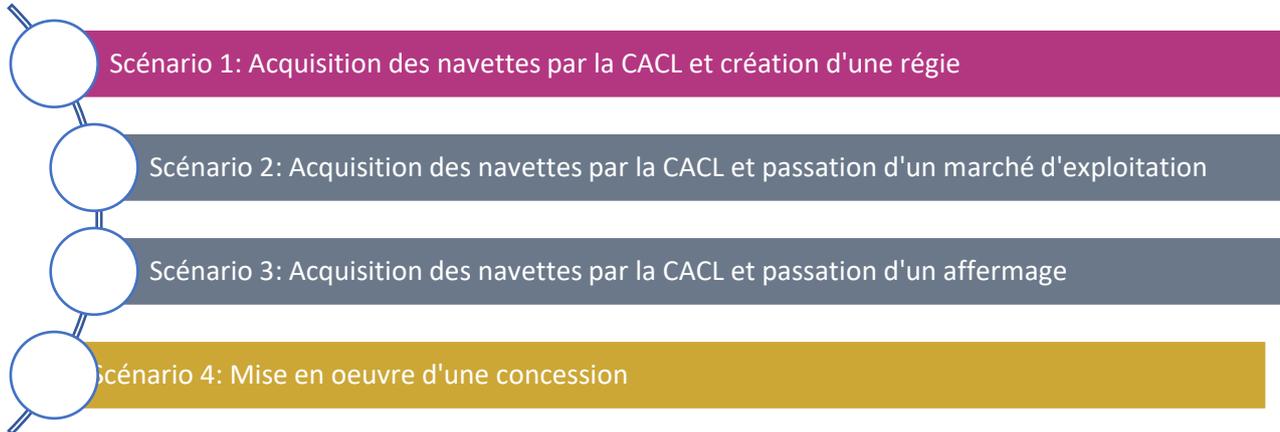
Dans le cadre d'une SEM (article L.1521-1 du CGCT), la CACL (et le cas échéant d'autres partenaires publics) doivent détenir entre 50 % et 85 % des capitaux. Compte-tenu de la présence d'acteurs privés dans son capital, la SEM devra pour obtenir la gestion du service répondre à une procédure de mise en concurrence initiée par la CACL, soit sous la forme d'un marché public soit sous la forme d'une délégation de service public.

Dans le cadre d'une SEMOP (article L.1541-1 du CGCT), la CACL devra détenir entre 34 % et 85 % du capital, le solde étant détenu par un ou plusieurs opérateurs privés. La CACL initie une procédure de mise en concurrence afin de conclure une délégation de service public avec l'opérateur ou le groupement d'opérateurs retenus.

Pour ces deux formes, la CACL est alors associée dans le cadre de la société d'économie mixte à la gestion de l'opérateur des lignes qu'elle a confiée sous forme de marché ou de DSP.

5 LES CRITERES DE CHOIX DU MODE DE GESTION

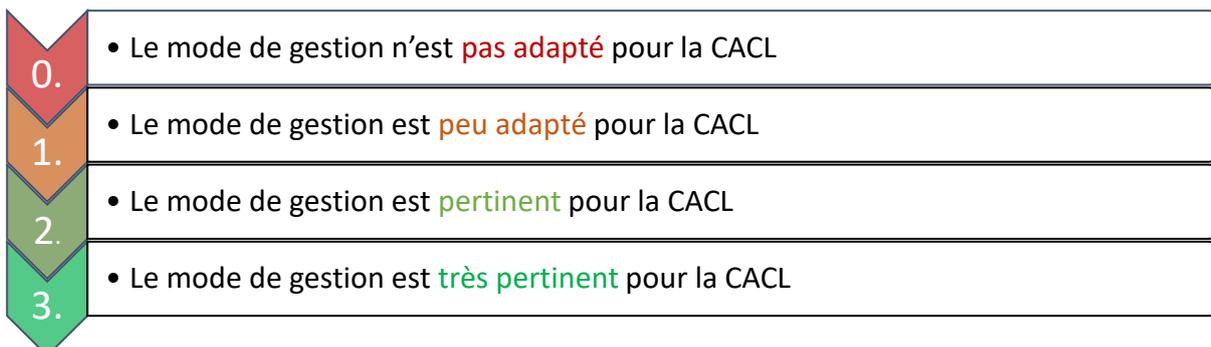
Pour rappel, 4 scénarios sont à envisager pour assurer la continuité de service sur la ligne 7 et le cas échéant la création de deux nouvelles lignes :



Les avantages et inconvénients de chacun des 4 modes de gestion seront appréciés au regard des critères suivants :

Risques & Responsabilité	Techniques & Compétences	Maîtrise du service public	Financier – Qualité & Prix	Gestion du personnel
<ul style="list-style-type: none"> Responsabilité de la Collectivité Risques juridiques Risques sanitaires et environnementaux Risques d'exploitation Risques économiques 	<ul style="list-style-type: none"> Complexité de l'exploitation Exigence des usagers Capacité d'intervention Connaissance et compétences disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> Maîtrise des enjeux stratégiques Capacité de suivi et de contrôle de l'opérateur 	<ul style="list-style-type: none"> Taille critique et économie d'échelle Charges de structures Equilibre économique Contrôle des prix 	<ul style="list-style-type: none"> Disponibilité des compétences Besoin de recrutement Capacité de formation

Pour chaque critère, une note sur 3 sera attribuée au mode de gestion :



Précision en cas de recours à un prestataire externe :

La **situation concurrentielle** du secteur en Guyane joue un rôle déterminant dans le poids que pourront avoir les arguments « techniques » et « financiers ».

C'est seulement à l'issue de la négociation avec les candidats privés (ou publics) que la Communauté d'agglomération sera en mesure d'apprécier si le jeu de la concurrence a pleinement fonctionné ou non.

Il est rappelé que la Collectivité a la possibilité de renoncer à la procédure avant son terme, pour, le cas échéant, gérer finalement le service en régie (voir la réponse ministérielle du 18 octobre 1999) ou envisager le recours à un marché public

En effet, l'article L 1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales donne à l'Assemblée Délibérante la compétence de se prononcer sur le choix du délégataire et sur le contrat de délégation, mais ne fait pas obligation de conclure un tel contrat.

Une telle possibilité ne met pas la collectivité à l'abri du risque d'un contentieux pour le versement d'indemnités aux candidats qui justifieront de l'engagement de frais ou du gain manqué selon le stade auquel interviendrait une telle décision (ce qui ne serait pas anodin financièrement).

Il est rappelé par ailleurs que la **décision finale** revient au **Conseil Communautaire**.

6 ANALYSE DES MODES DE GESTION



6.1 CRITERE « RISQUES & RESPONSABILITE »

Scénario 1 : Création d'une régie

- ◆ La Communauté d'Agglomération assume la totalité de la **responsabilité au titre du fonctionnement**, et par là même, de l'ensemble des dysfonctionnements éventuels du service.
- ◆ Elle pourra encourir 2 principaux types de risques :
 - Les **risques d'exploitation** et en particulier la sécurité des passagers et la bonne exécution du service aux horaires convenus
 - Le **risque économique** car la CACL supporte le coût final d'acquisition des navettes, encaisse les recettes commerciales et règle les charges d'exploitation. Elle supporte donc l'intégralité des coûts du service, que ceux-ci soient maîtrisés ou non.

Scénario 2 : Passation d'un marché d'exploitation

Les risques d'exploitation sont en grande partie transférés au titulaire du marché d'exploitation. Toutefois certains risques, notamment pénaux, demeurent du ressort de la CACL.

Le risque économique n'est que lui partiellement transféré. Le candidat remet une offre qui l'engage sur la maîtrise des coûts d'exploitation, mais pas sur les recettes commerciales.

Il existe enfin un risque d'interface. Les navettes ayant été commandées par la CACL sur la base d'un programme défini par elle, les candidats à l'exploitation peuvent ne pas partager certains partis pris induisant des surcoûts.

Scénario 3 : Passation d'un affermage

La CACL conserve le risque lié à la conception/construction des navires et à leur financement.

Mais le contrat de DSP transfère les risques d'exploitation et le risque économique lié à la fréquentation.

Le risque d'interface demeure, les navettes ayant été commandées par la CACL.

Scénario 4 : Passation d'une concession

Le contrat de DSP transfère alors l'ensemble des risques liés à la construction, au financement à l'exploitation, ainsi que le risque économique lié à la fréquentation.

C'est le schéma le plus protecteur pour la CACL mais il induit une rémunération de ce risque au bénéfice de l'exploitant. Le risque transféré n'est enfin pas illimité, le contrat prévoyant des clauses de revoyure notamment en cas de non atteinte d'une fréquentation minimale.

Notons enfin que, même en gestion externalisée, l'Autorité Organisatrice reste responsable du service. Les responsabilités pénale, environnementale, sanitaire de la Collectivité, ne sont pas tout à fait transférées. Ces responsabilités impliquent pour la Communauté d'Agglomération de conserver la maîtrise de son service, notamment par le biais d'un contrôle rigoureux des informations fournies par le délégataire.

Synthèse du critère « Risques & Responsabilité »

	Régie	Marché	Affermage	Concession
Risques & Responsabilité	0	1	2	3



6.2 CRITERE « TECHNIQUES & COMPETENCES »

- ◆ La **complexité de l'exploitation d'un service de navettes fluvio-maritimes**, les **exigences accrues des usagers et les enjeux de sécurité**, rendent nécessaires la mise en œuvre de **moyens de plus en plus importants**, tant en palette d'expertises qu'en dimensionnement suffisant.
- ◆ En outre, les **enjeux de formation** et de **maîtrise de l'entretien des navires** sont primordiaux pour assurer le bon fonctionnement des services.
- ◆ **Dans le cadre du scénario en régie (scénario 1)**, la Collectivité doit acquérir de nombreuses compétences pour l'entretien et l'exploitation des navires, y compris d'encadrement. Elle n'en dispose aujourd'hui pas et leur recrutement et leur maintien dans l'effectif de la Collectivité n'est pas chose aisée.
- ◆ En revanche, **les autres scénarii envisagés permettent de faire intervenir l'expertise technique du cocontractant** afin de disposer des savoir-faire utiles au bon fonctionnement du réseau et à l'entretien des matériels :
 - **Moyens humains et matériels mutualisés** pour les compétences qui ne sont pas utiles à temps plein
 - **Accès aux réseaux d'expertises et aux technologies** avancées découlant de leurs efforts en matière de recherche et développement ;
 - **Réseau de sous-traitants** pour réaliser des tâches spécifiques
 - **Moyens spécifiques** pour la gestion de la ressource humaine
 - **Savoir-faire logiciels et informatiques ;**
 - Etc.

- ◆ Le **scénario 4 (concession)** présente en outre l'avantage de mobiliser l'expertise technique du cocontractant pour la **définition du programme et la construction des navettes**, quand la CACL ne dispose pas d'ingénierie particulière sur ce plan.

Synthèse du critère « Techniques et Compétences »

	Régie	Marché	Affermage	Concession
Techniques et compétences	0	2	2	3



6.3 CRITERE « FINANCIER – QUALITE & PRIX »

◆ Scénario 1 : Création d'une régie

- La CACL doit acquérir, via commande publique, les navettes ainsi que les stocks de pièces, consommables et fluides associés à leur exploitation. Elle ne bénéficie pas d'une politique d'achat privilégiée sur cette thématique.
- Par ailleurs, la CACL rémunère en propre les personnels. Elle supporte donc les surcoûts liés à l'acquisition des compétences qui ne sont pas utilisées à temps plein sur le service. Elle doit également supporter les éventuelles évolutions de coûts fonction de la qualité du dialogue social.
- En tout état de cause, la CACL assume l'ensemble des coûts nets du service, qui sont également dépendant de la réalité des recettes commerciales.
- En revanche, la CACL n'a pas à envisager de rémunération des capitaux investis ou la recherche d'une marge, ce qui peut conduire à minorer le coût final bien qu'il soit plus aléatoire qu'en gestion externalisée.

◆ Scénario 2 : Passation d'un marché d'exploitation

- L'exploitant s'engage pour la durée du marché sur son offre de prix, bien que cette dernière puisse contenir des paramètres variables.
- Il fait bénéficier le service de sa politique d'achat, même si ce service comporte un volume d'activité de petite dimension à l'échelle des grands opérateurs nationaux.
- Cependant, l'opérateur prétend à refacturer des frais de structure liés à ces moyens mutualisés.

- La présence de capitaux privés induit la **recherche de rentabilité**, qui est à la fois gage d'une optimisation des coûts et source elle-même d'un surcoût par nécessité d'intégrer la marge de l'opérateur.
- La CACL procédant à l'acquisition des navires, ceux-ci sont répercutés en transparence dans le coût du service.

Scénario 3 : Passation d'un affermage

- En complément des observations formulées pour le scénario 2, le Délégué supporte le risque de fréquentation qu'il peut le cas échéant mutualiser avec ses autres activités.
- La couverture de ce risque induit toutefois une majoration de sa marge. La CACL maîtrise ainsi mieux son coût, mais celui-ci peut se révéler plus élevé que si elle assumait elle-même le risque de la fréquentation. Il est toutefois possible de mettre en place des clauses de retour à bonne fortune, dans le cas où les hypothèses de fréquentation sont dépassées.

Scénario 4 : Passation d'une concession

- En complément des observations formulées pour les scénarii 2 et 3, le Délégué supporte le risque lié à l'acquisition des navettes ainsi que les coûts de financement. Le périmètre de la DSP étant accru, le Délégué peut réclamer une marge spécifique, et il peut rencontrer à un coût plus élevé pour les financements bancaires.
- Le concessionnaire ne perçoit pas le FCTVA pour l'acquisition des navettes mais il peut obtenir, sous réserve de l'agrément du Ministère du budget, la défiscalisation de ses investissements.
- Enfin, le Délégué étant en charge de l'acquisition des navires, il peut optimiser leur conception en fonction de partis pris d'exploitation qu'il garantit durant la durée du contrat.

Synthèse du critère « Financier – Qualité & Prix »

	Régie	Marché	Affermage	Concession
Financier – Qualité Prix	1	2	2	3



6.4 CRITERE « MAITRISE DU SERVICE PUBLIC »

Scénario 1 : Création d'une régie

- ◆ La régie assure un haut niveau de transparence de la gestion du service de navettes fluvio-maritimes puisque cette dernière est placée dans une situation in-house vis-à-vis de la Collectivité, qui en contrôle la totalité de la gouvernance et des décisions.
- ◆ La CACL peut en particulier ajuster autant qu'elle le souhaite le niveau de service rendu en fonction de ses attentes et de ses contraintes budgétaires.
- ◆ Toutefois, la proximité entre l'autorité organisatrice et l'exploitant induite par ce mode de gestion peut paradoxalement induire des difficultés dans la perception des enjeux stratégiques et les enjeux de contrôle, en raison du manque de recul sur l'exploitation et de la confiance supposée dans l'exploitant. Ce point requiert donc une vigilance particulière.
- ◆ Enfin, le choix du mode de gestion en régie comporte une réversibilité limitée. Une fois créée, il peut être difficile d'envisager un mode de gestion alternatif, d'autant qu'il n'y a pas de clause fixe de remise en cause du mode de gestion. Ce point peut constituer un handicap dans la maîtrise du service public.

Scénario 2 : Passation d'un marché d'exploitation

- ◆ La CACL définit dans le cadre du marché le niveau de service public souhaité et les modalités de son contrôle.
- ◆ Ces modalités ne sont toutefois pas imposées par la loi, l'information transmise par le titulaire doit en particulier être particulièrement soulignée dans le marché.
- ◆ Par ailleurs, des adaptations en cours de marché sont possibles mais là encore doivent être encadrées par les clauses du marché.
- ◆ Des pénalités sont prévues en cas de défaillance du titulaire.

Scénarii 3 et 4 : Passation d'un affermage ou d'une concession

- ◆ Comme pour un marché, la CACL définit dans le cadre de la délégation de service public le niveau de service public souhaité et les modalités de son contrôle.
- ◆ Les modalités minimums sont par ailleurs prévues dans les textes (et notamment le contenu du rapport annuel).
- ◆ Le dispositif de bonus / malus tient compte des objectifs de performance, et la fréquentation dont dépend les revenus du délégataire constitue une incitation forte au maintien d'un service de qualité.

Synthèse du critère « Maîtrise du service public »

	Régie	Marché	Affermage	Concession
Maîtrise du service public	2	3	3	3



6.5 CRITERE « GESTION DU PERSONNEL »

Scénario 1 : Régie

- ◆ La Collectivité est directement exposée aux problématiques associées à la gestion du personnel.
- ◆ Dans le cadre d'une régie à autonomie financière mais sans personnalité morale, le personnel est même directement inclus à l'effectif de la CACL.
- ◆ Les problématiques suivantes peuvent apparaître : coexistence des statuts publics et privés au sein de la CACL, avec leurs conséquences sur les instances du personnel, gestion de la politique de recrutement et de formation sur des compétences rares et qui n'existent pas à la CACL, gestion du dialogue social, gestion des remplacements, des congés et de l'absentéisme...

Scénarii 2, 3, 4 : Marché, Affermage ou Concession

- ◆ Le personnel mobilisé est celui du titulaire ou du délégataire. Ce dernier définit librement les besoins pour satisfaire les missions qui lui sont confiées.
- ◆ Le délégataire assume l'ensemble des sujets liés au recrutement, à la formation, à la gestion du dialogue social, à la gestion des remplacements et des congés, etc.
- ◆ La CACL peut, en tant qu'autorité organisatrice, rester sollicitée en cas de de difficultés dans la gestion des personnels.
- ◆ En fin de contrat, si l'activité est poursuivie, le personnel est repris par le futur exploitant public ou privé en application de l'article L.1224-1 du Code du Travail.

Synthèse du critère « Gestion du personnel »

	Régie	Marché	Affermage	Concession
Gestion du personnel	0	3	3	3

7 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES MODES DE GESTION

	Régie	Marché	Affermage	Concession
 Risques & Responsabilité	0	1	2	3
 Techniques & Compétences	0	2	2	3
 Financier – Qualité & Prix	1	2	2	3
 Maîtrise du service public	2	3	3	3
 Gestion du personnel	0	3	3	3
	3/15	11/15	12/15	15/15

- Comme l'illustre le tableau, le choix du mode de gestion relève d'arbitrage entre une multiplicité de critères, au regard du contexte spécifique de la CA CL

En synthèse :

- ◆ **Le scénario 1 (Régie)** paraît peu adapté tant il expose la CA CL sur un métier qu'elle ne maîtrise pas : la navigation fluvio-maritime.
- ◆ **Le scénario 2 (Marché)** est un mode de gestion cohérent mais qui maintient certains risques sur la CA CL sans bénéfice réel sur les autres critères.
- ◆ **Le scénario 3 (Affermage)** est également pertinent mais expose finalement la CA CL au risque d'interface entre la construction et l'exploitation des navires, et la confrontation à de fréquents renouvellements du contrat qui implique une absence de certitude dans la durée sur le coût du service.
- ◆ **Le scénario 4 (Concession)** paraît **constituer l'option la plus pertinente** en ce qu'elle transfère, sur une longue durée, un maximum de risques sur le titulaire même pour le volet construction et les interfaces entre la construction et l'exploitation, tout en faisant bénéficier la Collectivité de coûts mutualisés et de retours d'expérience.

Il est donc proposé de lancer une procédure de délégation de service public concessive (scénario 4) pour la conception, l'acquisition, le financement et l'exploitation des navettes fluvio-maritimes sur l'axe Montsinéry – Cayenne.

8 CONCLUSIONS : PROPOSITIONS ET ORIENTATIONS

8.1 LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU CONTRAT

Objet du contrat

La délégation aura pour objet :

- La conception, le financement, l'acquisition des navettes fluviales
- Leur exploitation sur la rivière Cayenne en ce compris Montsinéry, Macouria (Soula, Pointe Liberté), Matoury (Port du Larivot) et Cayenne (Vieux-Port).

La desserte de l'ensemble de ces points d'arrêt est conditionnée à la mise aux normes des installations d'embarquement / débarquement. Dans le cas où une installation ne serait pas prête au début du contrat, sa desserte sera suspendue le temps d'y pourvoir.

Procédure de dévolution du contrat

La procédure mise en œuvre est celle d'une délégation de service public au titre des articles L. 1121-3 du code de la commande publique et L.1411-1 du code général des collectivités territoriales.

Le choix du mode de gestion est adopté sur la base du présent rapport, après avis du comité technique et de la commission consultative des services publics locaux.

La CACL procédera dans la foulée à une publication d'un avis d'appel à candidature.

Les candidats dont la candidature aura été acceptée verront leur offre analysée par la commission de délégation de service public (CDSP) de la CACL.

Le Président de la CACL engagera le cas échéant une négociation avec les candidats, sur proposition de la CDSP.

Après analyse des offres finales, le Président de la CACL proposera l'un des candidats au conseil communautaire. Si ce dernier valide le choix proposé, le contrat sera notifié et signé.

Calendrier prévisionnel

Juin 2021 :	Consultation CT / CCSPL
Juillet 2021 :	Délibération sur le choix du mode de gestion, publication AAPC
Octobre 2021 :	Réception des candidatures et des offres, réunions de la CDSP et analyse
Novembre / Décembre 2021 :	Négociations
Janvier 2022 :	Réception des offres finales, analyse
Février 2022 :	Choix du co-contractant
Février 2022 / Décembre 2022 :	Acquisition et livraison des navettes
1 ^{er} janvier 2023 :	Mise en œuvre du service

Ce calendrier nécessitant par ailleurs un alignement de la durée de l'actuelle DSP de la ligne 7.

La propriété des navettes

Les navettes sont acquises par le Concessionnaire mais sont des biens de retour, réputés être propriété ab initio de la CACL dès le début du contrat. Elles seront remises gratuitement à la CACL au terme du contrat. Il pourra être envisagé une variante dans laquelle le titulaire apporterait des navettes conformes aux stipulations du cahier des charges mais acquises par lui et non pas construites pour l'occasion.

La durée

Aux termes de l'article L. 3114-7 du CCP, la durée du contrat de concession est limitée. Elle est déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire, dans les conditions prévues par voie réglementaire.

Compte-tenu de l'investissement que représente l'acquisition des navettes, **il est proposé de fixer la durée de la délégation de service public à 15 ans.**

Le régime des responsabilités

Le Concessionnaire gère le service à ses risques et périls. Il est responsable de l'exploitation, de la performance et de la continuité du service.

Le concessionnaire aura l'obligation de couvrir ses responsabilités par la souscription d'une ou plusieurs polices d'assurance de responsabilité civile, de dommages aux biens et/ou à l'environnement.

Les conditions financières d'exploitation du service

Le Délégué assurera l'exploitation du service à ses risques et périls financiers : transfert d'un risque lié à l'exploitation du service, impliquant une réelle exposition aux aléas du marché. Les recettes d'exploitation seront composées notamment des recettes perçues auprès des usagers.

Il bénéficiera par ailleurs d'une compensation des obligations de service public qui lui sont assignées.

Personnel

S'agissant d'un service en création, le délégataire sera chargé du recrutement, de la formation et de la gestion des personnels. Au terme du contrat le personnel sera repris par un futur exploitant en application de l'article L.1224-1 du Code du travail, dans les conditions fixées par la réglementation et la jurisprudence.

Les obligations du délégataire

Le Délégué devra assurer :

- La conformité des navires acquis aux exigences du cahier des charges de la concession
- Le bon fonctionnement quotidien des liaisons et en particulier le respect des horaires et des fréquences ainsi que la qualité du service
- La sécurité à bord des navettes et lors de l'embarquement et du débarquement des passagers
- Le fonctionnement des équipements de billetterie et l'interconnexion des services avec le transport urbain
- La gestion des personnels et leur formation
- L'entretien et la maintenance des navires
- Le reporting des conditions d'exploitation
- Un conseil stratégique sur l'adaptation du service.

Obligation d'information incombant au délégataire et contrôle de l'autorité déléguée

Le Délégué sera tenu à une obligation générale d'information, d'avis et d'alerte de la Communauté d'Agglomération. Le contrat définira les informations à transmettre régulièrement à la Communauté d'Agglomération de manière à renforcer le pouvoir de contrôle de la collectivité.

Le contrat veillera à diversifier les clauses de contrôle et de coordination entre délégant et délégataire.

Pénalités et sanctions

Le Délégué devra satisfaire aux obligations définies et détaillées dans la convention de délégation de service public concernant notamment la production de ses comptes et des indicateurs de la qualité du service rendu aux usagers.

Le contrat définira précisément les objectifs assignés au Délégué, les informations que le Délégué tiendra à la disposition de la Collectivité, les modalités de leur transmission et les moyens de contrôle effectifs dont elle pourra faire usage pour vérifier la bonne exécution du contrat et la qualité du service.

Un dispositif de pénalités sera prévu au contrat en cas de non-respect de ses obligations contractuelles par le délégataire.

La Collectivité pourra exercer, le cas échéant, son pouvoir de sanction et résilier le contrat dans les conditions qui seront fixées dans la convention de délégation de service public. Notamment l'autorité concédante disposera du pouvoir de résiliation pour faute, ainsi que de la possibilité de résilier unilatéralement la concession si un motif d'intérêt général le justifiait.

8.2 DECISION CONCERNANT LES MODES DE GESTION

Après analyse des différents modes de gestion possibles pour le service public de navettes fluviales sur l'axe Montsinéry – Cayenne,

Le Président vous propose :

un contrat de délégation de service public sous la forme de concession pour l'exploitation du service de navette fluvio-maritime sur la rivière de Cayenne avec la desserte de Montsinéry, Macouria (Soula, Pointe Liberté), Matoury (Port du Larivot) et Cayenne (Vieux-Port), et ce pour une durée de 15 ans.

* * *

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du Concessionnaire feront l'objet d'une description lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises (DCE) et seront définis précisément au cours de la procédure de concession dans le cadre défini par les articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités territoriales.

Le Conseil Communautaire est appelé à se prononcer sur le principe du recours à la délégation, puis une nouvelle fois à l'issue de la procédure de négociation, à la demande du Président, à la fois sur le choix du candidat et sur le projet de contrat finalisé.